

UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE

FILOZOFICKÁ FAKULTA

KATEDRA SOCIOLOGIE



DIPLOMOVÁ PRÁCE

TEREZA VLASÁKOVÁ

**BYDLENÍ V OKOLÍ PRAŽSKÉ SEVERO-JIŽNÍ MAGISTRÁLY.
ŽIVOT V SOUSEDSTVÍ MĚSTSKÉ DOPRAVNÍ TEPNY – EMPIRICKÁ SONDA.**

**HOUSING AROUND THE NORTH-SOUTH ARTERIAL ROAD IN PRAGUE.
LIVING NEARBY THE CITY'S THOROUGHFARE – EMPIRIC STUDY.**

PRAHA 2013

VEDOUCÍ PRÁCE: ING. PETRA PRŮŠOVÁ

Chtěla bych poděkovat své vedoucí diplomové práce Ing. Petře Průšové za cenné rady a podporu při zpracování empirické sondy i za poskytnutí bezplatného přístupu k profesionálnímu nástroji internetového dotazování prostřednictvím agentury Millward Brown.

Děkuji také PhDr. Richardu Bieglovi, Ph. D. za inspirativní uvedení do tématu urbanismu a městských zásahů a architektonickému Atelieru K2 za poskytnutí materiálů, inspiraci a podporu.

Prohlašuji, že jsem tuto diplomovou práci vypracovala samostatně, že jsem řádně citovala všechny použité prameny a literaturu a že práce nebyla využita v rámci jiného vysokoškolského studia či k získání jiného nebo stejného titulu.

V Praze dne 5. 3. 2013

Tereza Vlasáková

ABSTRAKT

Diplomová práce je koncipována jako empirická sonda do života obyvatel lokality kolem tzv. Severojižní magistrály v městské části Praha 4. Tematicky spadá do oblasti sociologie města, hojně čerpá také z oblasti urbanismu a městského plánování. Cílem práce je získat a interpretovat základní informace o kvalitě bydlení a městského života v řešeném úseku pražské Severojižní magistrály vnímané očima obyvatel.

První část práce představuje teoretické zázemí empirické sondy. Vymezuje vztah oborové disciplíny k vybranému tématu a nastiňuje teoretické koncepty související s hlavními aspekty řešené problematiky. Druhá část práce představuje provedenou empirickou sondu, komentuje souhrn získaných informací a interpretuje výsledky analýzy. Sběr dat byl proveden metodou dotazníkového šetření v dané lokalitě. Ke zpracování byly použity kvantitativní techniky analýzy dat.

KLÍČOVÁ SLOVA

Sociologie města, kvalita bydlení, automobilová doprava, empirická sonda.

ABSTRACT

The thesis is conceived as an empirical probe into the life of the local residents around the north-south artery in the district of Prague 4. Thematically falls within the urban sociology and is also greatly inspired by the field of urbanism and urban planning. The goal is to obtain and bring out basic information about the quality of housing and urban life around the given section of Prague's north-south highway perceived through the eyes of the population.

The first part constitutes theoretical background of the empiric survey. It specifies a relation of branch disciplines to the selected topic and outlines the theoretical concepts associated with the main aspects of this problem. The second part presents conducted empirical probe, gives a summary and comments on results of the analysis. Data collection was carried out using a questionnaire survey in the locality. The processing by quantitative techniques were used for data analysis.

KEY WORDS

Urban sociology, housing quality, car transport, empirical probe.

OBSAH

<u>Seznam použitých zkratek</u>	8
<u>Úvod</u>	9
<u>1. Teoretická východiska práce</u>	10
<u>1.1 Sociologie města</u>	10
1.1.1 Obraz města v klasické sociologii	10
1.1.2 Chicagská škola urbánních studií	11
1.1.3 Nová urbánní sociologie	13
1.1.4 Kulturní orientace v sociologii města	14
1.1.5 Sociologie architektury	15
<u>1.2 Architektura a urbanismus</u>	18
1.2.1 Zrození velkoměsta	18
1.2.2 Program moderní architektury	19
1.2.3 Funkční město	20
1.2.4 Humanizace městského prostředí a identita místa	22
1.2.5 Veřejná prostranství – místa městského života	24
<u>1.3 Dopravní politika měst</u>	30
1.3.1 Koncepce snižování automobilové doprava	30
1.3.2 Příklady evropských měst	33
<u>2. Objekt studie – Pankrácká pláň a Severo-jihní magistrála</u>	35
<u>2.1 Geografické vymezení lokality</u>	35
<u>2.2 Urbanistický vývoj lokality</u>	36
2.2.1 Od středověku do moderní doby	36
2.2.2 Období První republiky	37
2.2.3 Období socialismu	38
2.2.4 Současná tvář Pankrácké čtvrti	41
<u>2.3 Severo-jihní magistrála</u>	42
2.3.1 Magistrála jako vysokokapacitní komunikace	42
2.3.2 Studie humanizace magistrály	45

<u>3. Empirická sonda – Život v okolí magistrály</u>	49
<u>3.1 Pozadí průzkumu, metodologie, sběr dat</u>	49
3.1.1 Metodologie	49
3.1.2 Dotazovací okrsek	50
3.1.3 Sběr dat, výběr respondentů	52
3.1.4 Statistický soubor	54
3.1.5 Vážení dat	57
3.1.6 Měření závislostí	58
<u>3.2 Charakteristiky respondentů, ukazatele bydlení</u>	59
<u>3.3 Spokojenost s bydlením</u>	62
3.3.1 Výhody a nevýhody	62
3.3.2 Spokojenost s různými aspekty bydlení	65
3.3.3 Celková spokojenost s bydlením	68
<u>3.4 Automobilová doprava</u>	71
3.4.1 Hodnocení vlivů automobilové dopravy	71
3.4.2 Postoje k magistrále	73
<u>3.5 Humanizace magistrály</u>	77
3.5.1 Snižování automobilové dopravy	77
3.5.2 Hodnocení návrhu humanizace magistrály	80
<u>3.6 Shrnutí výsledků empirického průzkumu</u>	85
 <u>Závěr</u>	88
 <u>Použité zdroje</u>	89
 <u>Přílohy</u>	93
Příloha 1: Testování reprezentativity výběrového souboru	93
Příloha 2: Dotazník	95
Příloha 3: Kontaktní lístek pro respondenty	105
Příloha 4: Přepisy úvodních kvalitativních rozhovorů	106

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

BESIP	Bezpečnost silničního provozu – organizační útvar Ministerstva dopravy ČR
CAWI	Computer Added Web Interviewing
ČSÚ	Český statistický úřad
HUS	Hlavní uliční skelet
IAD	Individuální automobilová doprava
MČ	Městská část
MHD	Městská hromadná doprava
MO	Městský okruh
MÚK	Mimoúrovňová křižovatka
MŽP	Ministerstvo životního prostředí ČR
SJM	Severojižní magistrála
SLDB	Sčítání lidu, domů a bytů
P&R	Park and Ride
PPS	Project for Public Spaces
TSK-ÚDI	Technická správa komunikací – Úsek dopravního inženýrství
ÚRM	Útvar rozvoje hl. města Prahy
ZÁKOS	Základní komunikační systém
ZSJ	Základní sídelní jednotka

Úvod

"Abychom městu dobře porozuměli, nestačí posuzovat ho tak, jak se jeví samo o sobě, ale tak, jak ho vnímají jeho obyvatelé." Kevin Lynch¹

Navzdory četným komerčním tlakům, nekoncepční politice developmentu a masivní dopravě v podmínkách globalizujících se velkoměst, můžeme v současném vývoji nezávislé architektury a urbanismu sledovat zřetelnou tendenci k humanizaci městského prostředí neboli k vytváření míst a komunikací přívětivých k člověku v souladu s jeho psychickými a sociálními potřebami každodenního života.

Detailní zájem o působení hmotného prostředí a forem dopravy na individuální psychiku a sociální aktivity lidí se zároveň stále intenzivněji projevuje také v příspěvcích z oblasti městské sociologie. Pojítkem takto orientované architektury a sociologie města je především důraz na roli každodenního prožívání městského prostředí jeho obyvateli, ale také zájem o fungování místních komunit, užívání veřejných prostranství či pojem domova.

Ve vědách o člověku, společnosti a životním prostředí se přitom v poslední době i u nás prosazuje tzv. multidisciplinární přístup. Propojování perspektiv, poznatků a metod různých vědních oborů může být užitečné obzvláště při zkoumání tak složitých kulturních fenoménů jakým je město. Kooperace sociologů a architektů na projektech týkajících se proměn městského prostředí, forem dopravy a městského života je jistě více než žádoucí.

Výběr tématu diplomové práce odkazuje k existující ideové studii humanizace pražské Severojižní magistrály, respektive přeměny současné podoby ulice 5. května (dálniční komunikace), na městskou hlavní třídu (polyfunkční bulvár). Návrh renomovaného architektonického ateliéru K2 si před komunálními volbami v roce 2010 získal významnou podporu zastupitelstva MČ Praha 4, po volbách však byla jeho realizace odložena. Domníváme se, že sociologický příspěvek v podobě alespoň hrubého obrázku o vnímání problému očima samotných obyvatel by mohl přinést zajímavé informace, v ideálním případě sloužit jako podklad k dalšímu uvažování o možnostech zklidnění automobilové dopravy na magistrále a revitalizaci veřejných prostranství Pankrácké obytné čtvrti.

Cílem této diplomové práce je prezentovat provedený průzkum kvality bydlení a postojů obyvatel k diskutovanému návrhu humanizace magistrály, doplnit empirické šetření popisem teoretických východisek a propojit tak obě části ve smysluplný kompaktní celek srozumitelný jak sociologům, architektům a urbanistům, tak i obyvatelům, kterých se týká.

¹ [Lynch 2004: 3]

1. TEORETICKÁ VÝCHODISKA PRÁCE

Úvodní kapitola diplomové práce je věnována jejímu teoretickému pozadí. Představíme v ní relevantní autory a koncepce z oblasti sociologie města i architektury a urbanismu, které tvoří jak inspirační zdroje tématu diplomové práce, tak potřebné teoretické zázemí empirické sondy. Budeme se krátce věnovat také dopravní politice měst a současným trendům ve vytváření veřejných prostranství.

1.1 SOCIOLOGIE MĚSTA

1.1.1 Obraz města v klasické sociologii

Sociologie je od svých počátků v polovině 19. století úzce spjata s problematikou města, městského života a společnosti. Rozvíjela se v době progresivních procesů urbanizace a industrializace, které právě dávaly nekompromisně sbohem tradiční společnosti, aby zformovaly společnost moderní, tedy zároveň i typicky městskou a velkoměstskou. Pojetí městské společnosti v klasické sociologii představují především známé koncepce Ferdinanda Tönniese, Georga Simmela a Maxe Webera.

Tönniesova dichotomie popsaná v knize *Gemeinschaft und Gessellschaft* (1887) je v podstatě aplikovatelná na rozdíl město – venkov. Tönnies zde jednoznačně kritizuje městský typ společnosti, coby anonymní, sociálně-patologické masy oproti idealizované venkovské komunitě fungující na základě sdílení společných hodnot, osobních vztahů a solidarity. Kontradikcí k tomuto schématu je v podstatě Durkheimova dichotomie *organické a mechanické solidarity*, kde naopak vyspělejší typ organické solidarity charakterizuje právě společnost městskou, fungující na základě vysoké míry dělby práce, jejímž zastáncem je Durkheim v přímém rozporu s Tönniesem.

Simmel v eseji *Die Grosstadt und das Geistesleben* (1903) popisuje základní rysy velkoměstského typu osobnosti a životního stylu. Rozhodujícím faktorem odlišného způsobu prožívání každodenní reality je pro město typické obrovské množství různorodých podnětů či až doslova přemíra stimulů. Reakcí individuální psychiky na toto nervové vypětí je podle něj tzv. *blazeovaný postoj* – městský člověk si zachovává v zásadě lhostejný, nadnesený přístup k většině všednodenních projevů svého životního prostředí. Odvrácenou stranou takového nastavení mysli je pochopitelně nežádoucí lhostejnost vůči okolí, vysoká míra anonymity, povrchnost vztahů i faktická osamocenost individua uprostřed atomizovaného davu a shluku

budov. Jejimi výhodami jsou na druhé straně značná flexibilita, tolerance a svoboda jednotlivce.

Důležitým pilířem klasické sociologie města je také Weberova studie *Die Stadt*². Jeho ideálně-typické město je v podstatě modelem středověkého města, tzn. stálým tržním místem, kde se protkávají utilitární i společensko-duchovní funkce a hodnoty. Weber popisuje město jako primárně ekonomicky formovanou a orientovanou pospolitost – hlavními znaky města jsou trh, politická samospráva a komunita plnoprávných občanů, jejichž hlavní aktivitou je podnikatelská činnost. Město je podle Webera formou soužití nepostradatelnou pro vznik kapitalismu a občanské společnosti. Vznik moderního velkoměsta vysvětluje zvláštní součinností určitých technických a duchovních procesů 've správný čas na správném místě'. Podobně jako v případě dřívějších proměn architektonických slohů a urbánních forem, podle něj „*technicky podmíněný převrat narazil na jisté, značnou měrou sociologicky a nábožensko-historicky podmíněné, pocitové obsahy*“ [Schmeidler 2001: 32].

Všechny tři klasické koncepce městské společnosti v podstatě identifikují město jako „*specifický typ komunity, charakteristický velkou hustotou sociálně heterogenních obyvatel, v jejichž interakci převažuje sociální distance (...) vysokou dělbou práce, integrací specifickou právní normou a formálními mechanismy sociální kontroly*“ [Schmeidler 2001: 54]. Zároveň se mimo jiné významně dotýkají problematiky prožívání životního prostředí a popisují rozhodující vliv sídelní formy na každodenní chování lidí a jejich emocionální zázemí i na celospolečenskou tvorbu životního stylu, rozvoj ekonomických procesů a vznik nových institucí. Tvoří tak dobré východisko sociologie města.

1.1.2 Chicagská škola urbánních studií

Nejslavnější věk urbánní sociologie je právem spojován s činností tzv. Chicagské školy urbánních studií ve 20. a 30. letech minulého století. Bleskově rostoucí průmyslové Chicago s obrovskou mírou migrace a rozsahem sociálních problémů se v té době stalo jak předobrazem slavných literárních děl (např. Sinclairovy *Jatky*), tak i jedinečnou výzkumnou laboratoří nastupující generace sociologů. Jednoznačný pokrok v metodologii a čilý rozvoj výzkumných technik, který se od dob klasiků udál, jim umožňoval opustit půdu *ad hoc* teorií a pustit se do celé řady empirických výzkumů. Přestože však byli chicagští městští sociologové kovanými výzkumníky, kteří se zřetelně distancovali od spekulativní povahy dosavadní sociologie, věnovali zároveň ve své práci velkou pozornost jemnému předivu

2 Vyšla roku 1921 jako 8. kapitola 2. dílu rozsáhlého Weberova díla *Wirtschaft und Gesellschaft*.

existenciálních významů z odkazu svých předchůdců (Simmela a Webera) a dokázali účinně navázat na základní směry jejich teoretických úvah. Jejich nejzákladnější vztah k městu jako předmětu výzkumu charakterizuje R. E. Park v úvodu stěžejní práce *The City* (1925): „*Město je spíše stav mysli, soustava zvyků a tradic i organizovaných postojů a citů (...) Je to produkt povahy, obzvláště lidské povahy.*” [Park 1992: 1].

Robert Ezra Park a Ernest Burgess v tomto duchu rozvinuli disciplínu nazývanou *human ecology* (sociální ekologie). Ve svých hypotézách vycházeli jednak z Darwinova zákona, že chování je vždy určitou adaptací na podmínky životního prostředí, jednak z předpokladu, že obecnou teorii klasické přírodní ekologie lze úspěšně aplikovat i na studium sociálně-prostorového chování lidských komunit. Četné empirické studie pak věnovali jednak otázkám sociálně-prostorové organizace městské společnosti a migrace obyvatel, jednak charakteru sociálních vazeb v kontextu fyzického prostředí, především formám komunit a sousedství v podmínkách velkoměsta. Odtud pochází známé sociálně-ekologické pojmy a koncepty jako je Parkova *přirozená ekologická jednotka*, Burgessova *koncentrická zonální hypotéza*, procesy *invaze*, *sukcese* a další.

Pro nás je důležité, že kromě strukturálních makro studií, věnovali chicagští sociologové velkou pozornost také detailním případovým studiím konkrétních lokalit a kladli důraz na aspekt prožívání místa, na sdílené významy hmotných artefaktů a pocitové obsahy sociálně-prostorového chování lidí. Navíc právě v době vzrůstající slávy modernistického hnutí a funkcionalismu v architektuře trefně upozorňovali na důležitost emocionálních potřeb a sociálních funkcí životního prostředí. Tak například již v roce 1925, kdy slavný Le Corbusier na poli architektury s úspěchem staví prefabrikované dělnické kolonie a vydává manifesty funkcionalismu, publikuje R. E. Park v esejí *Community Organization and Juvenile Delinquency* (1925) zcela zásadní myšlenku – „*Hřiště by mělo být něčím více než místem pro vybití energie, místem, kde děti nemůžou udělat žádnou škodu. Mělo by být místem, kde děti vytvářejí trvalá společenství. (...) V podmínkách městského života, kde domov má tendenci být jen o málo více než místem pro spaní, má hrající si skupina vzrůstající význam.*” [Park 1992: 111].

V tomto smyslu také dokázala chicagská škola prezentovat sociologii jako vědu 's lidskou tvář' a zároveň s přesvědčivou vědeckou metodologií. Vysoký standard a zároveň přitažlivost chicagské školy urbánních studií spočívaly v prosté skutečnosti, že její představitelé zkrátka „*začali provádět etnografické studie místních sociálních problémů a vytvářeli obraz sociologie jako vědy, která se zabývá pozorováním 'pouličního života'.*” [Outhwaite 2006: 167].

1.1.3 Nová urbánní sociologie

Po druhé světové válce se takový obraz sociologie města vytrácí. V obecné sociologické teorii začal hrát první housle strukturní funkcionalismus pod mistrovskou taktovkou Talcota Parsonse.³ Sociologie města se přitom rozvíjela dál, „*i když do formy, která přinesla sociologům ve stavební a plánovací praxi málo skutečně použitelného.*“ [Schmeidler 2001: 54]. Její poválečný vývoj je charakterizován především soubojem neomarxistického a neoweberiánského proudu tzv. nové urbánní sociologie. Obě vedoucí školy se ve svých studiích zaměřily na vysoce abstraktní mocensko-ekonomické procesy, toky kapitálu a způsoby alokace zdrojů ve městě.⁴ Dialog neomarxistické a neoweberiánské linie nové urbánní sociologie jistě značně prohloubil sociologickou teorii i analýzu měst. Z hlediska zájmu o sociální aspekty architektury a životního prostředí se však jednalo tak trochu o cestu jinam. Proudové nové urbánní sociologie „*jsou natolik soustředěny na to, aby vysvětlily města a změny, které v nich probíhají, odkazem na makroekonomické procesy národních společností a stále více na globální procesy, že udělaly z urbánní sociologie spíše institucionálně-ekonomické analýzy měst.*“ [Musil 2003: 158].

Jistým posunem byly v 80. a 90. letech práce amerických urbánních sociologů zaměřené na strategie měst v podmínkách deindustrializace a globalizace (Logan a Molotch, Peter Hall, Saskia Sassen), v nichž došlo k rozhodujícímu uznání role *image* města pro jeho politicko-ekonomickou konkurenceschopnost v podmínkách globalizující se společnosti i k navrhování konkrétních strategií kulturních metropolí.

Z hlediska urbanistické praxe však byla mnohem zásadnější kniha americké redaktorky Jane Jacobsové *Death and Life of American Cities* (1961). Tato věcná a zároveň každému občanu srozumitelná kritika necitlivého funkčního přístupu k městům otevřela oči mnoha architektům, městským plánovačům i investorům a stala se průkopnickou prací v rámci hnutí za humanizaci městského prostředí. Jacobsová kritizuje plošné, od stolu plánované vnější zásahy do přirozených městských struktur, které mají za následek narušení či likvidaci komunit a sterilizaci míst. Příčinou úpadku kvality městského života je podle ní plánovitá jednoúčelovost prostorů vedoucí k nežádoucí izolaci sociálních funkcí. Z městského života tak mizí jemu vlastní pestrost, různorodost a koexistence heterogenních prvků a každodenních sociálních procesů.

3 Společnost je funkcionalistickou perspektivou nazírána jako abstraktní systém, definovaný skrze svou strukturu a své životně důležité funkce. Avšak, podobně jako funkcionalismus v architektuře, ani sociologický funkcionalismus se přes své nesporné přínosy nedokázal vyvarovat jisté mechančnosti aplikace a příliš 'vědecké' odtrženosti od reality.

4 Významnými představiteli tzv. nové urbánní sociologie jsou např. Manuel Castells nebo Ray E. Pahl.

1.1.4 Kulturní orientace v městské sociologii

Renesance sociologického zájmu o mikroperspektivu a snaha o porozumění chování aktérů v jejich každodenním životním prostředí zvolna přichází od 70. let v souvislosti s kritikou stuktturního funkcionalismu a nástupem interpretativních směrů symbolického interakcionismu, fenomenologické sociologie, etnometodologie a dramaturgické sociologie. „V důsledku tohoto obratu, role a zájmy lidí, které byly dosud odvozovány z jejich pozice v stratifikovaných společnostech, přestaly být vykládány pouze tímto způsobem. Stále častěji se zjišťovalo, že životy lidí závisí silně na jejich identitách, kulturách a přesvědčeních.“ [Musil, 2003: 156]. Tato proměna paradigmatu se projevila i v orientaci městských studií. Již v průběhu 60. let se mimo hlavní frontu urbánní sociologie přihlásilo několik prací zřetelně předznamenávajících silící tendenci humanizace a antropometrizace architektury i sociologie. Kromě vlivné práce Jane Jacobsové a podobně laděné knihy německého psychologa Alexandra Mitscherlicha *Navádění k nespokojenosti* (1965), z níž pochází pojem *nehostinnost měst*, zmiňme tři významné autory na poli sociologie.

Na mysli máme především Herberta Ganse, který, ač kritikem chicagské školy,⁵ na její tradici v mnoha ohledech přímo navazuje. Jeho práce *The Urban Villagers* (1962) na základě metody zúčastněného pozorování detailně popisuje bostonskou čtvrť West End, coby domov společenství obyvatel s pevně propletenými vazbami mezi lidmi a místem a hovoří tak jasně v neprospěch plánovaného asanačního záměru a projektu výškové výstavby bydlení vyšších vrstev. „'Městští vesničané' podnítli obrazotvornost sociálně myslících architektů, jejichž cílem bylo vytvořit místo slučitelné s pocitem společenství.“ [Schmeidler 2001: 44]. Také jeho další čtivá studie *The Levittowners* (1967) přináší v té době silně originální, spekulativní pohled na realitu příměstských satelitů, coby stereotypního, symbolicky prázdného prostředí standardních rodinných domků středních vrstev, jejichž obyvatelé jsou paradoxně denodenně závislí na jádrovém městě, z něhož se právě odstěhovali.

Spíše stranou akademického zájmu zůstaly i dvě práce německého městského sociologa H. P. Bahrdta – *Die moderne Grosstadt* (1961) a především *Humaner Städtebau* (1968) s explicitním podtitulem *Sociologické úvahy k stavbě měst*. Bahrdt usiluje o zavedení těsné komunikace mezi sociologií města a urbanistickým plánováním a ve svých doporučeních upozorňuje především na problematiku vyváženého vztahu soukromé a veřejné sféry v prostoru města. Vzhledem k tomu, že soudobá velkoměsta se vyznačují především

5 Gans podrobuje kritice známý příspěvek představitele chicagské školy Louise Wirtha *Urbanism as a Way of Life* (1938). Město podle něj není homogenní realitou, nelze ho proto posuzovat plošně jako jediný typ prostoru a sídlení, jak do jisté míry činí L. Wirth. Svou kritiku Gans podal v příspěvku *Urbanism and Suburbanism as a Ways of Life: Reevaluation of Definitions* (1968).

„velkou pluralitou životních forem (...) plánování měst i nových obytných čtvrtí musí respektovat všechny tyto jejich fundamentální sociologické kvality.“ [Musil 2003: 147].

Významným inspiračním zdrojem je pak zajisté Lewis Mumford – originální a chytrý spisovatel ve službách historické a sociální vědy. Věren svému hluboce citlivému poznání, že město je „*produktem země (...) faktem přírody (...) způsobem lidského vyjádření*“ [Mumford 1997: 3 – 12], rozpracoval ve svém knižním a esejistickém díle řadu problematických otázek povahy soudobých měst, soustavně poukazoval na úskalí jejich nekoncepčního rozvoje a stal se propagátorem myšlenky humanizace městského prostředí. V knize *The City in History* (1962) se zabývá formami městské civilizace v průběhu západních dějin, přičemž, podobně jako Max Weber, považuje za ideál středověké město. Od urbanistického plánování žádá, aby posilovalo (nebo alespoň neničilo) přirozené organické vztahy lidí a míst, neboť dochází k závěru, že sebedůležitější ekonomické funkce měst mají být v rámci městských politik sekundárním cílem, vedle křehkého, ale nepoměrně důležitějšího cíle uchování přirozeného vztahu města k životnímu prostředí z něž povstává a k duchovním hodnotám komunity, která jej vytváří. V zajímavé sbírce esejů nazvané příznačně *The Highway and the City* (1963) se velice kriticky opírá do bezohledně expandující motorové dopravy – „*současný americký způsob života je založen nejen na motorové dopravě jako takové, ale přímo na automobilovém náboženství*“ [Mumford 1963: 234]. Kritizuje především federální zákonodárce i lokální městské správy za nezodpovědné schvalování legislativy a poskytování veřejných zdrojů, jež umožňují výstavbu dalších a dalších objektů automobilové infrastruktury (dálnic, mimoúrovňových křižovatek, parkovacích ploch) požírajících městskou tkáň a umrtvujících celé městské oblasti. Navrhuje investovat rovnoměrně do různých druhů dopravy, rehabilitovat pěší, cyklistickou a kolejovou dopravu – navrátit tak příjemnou různorodost do měst a nabídnout tak občanu znovu možnost volby.

1.1.5 Sociologie architektury

V současné době se zájem urbánní sociologie stále častěji stáčí k problematice percepce městského prostředí z hlediska jeho obyvatel a účinku architektonického prostředí na každodenní chování lidí prostřednictvím vyvolávaných pocitových a postojových obsahů. Město začíná být chápáno především jako symbióza lidské komunity s architektonickým prostorem v přírodním prostředí. „*Dochází k rehabilitaci prostoru a konceptu sídla a sídlení společně s důrazem na kulturní prvky*“ [Musil 2003: 161]. Předmětem zkoumání se tak stává image lokality, identita místa, symbolické významy prostředí, pojem domova, vazby místních

komunit, dopravní chování obyvatel i formování městského životního stylu.⁶ Potřebný příklon městských sociologů k tomuto druhu otázek zřetelně vyjadřuje Michael Peter Smith: „...akumulační strategie kapitalistické logiky, struktur a aktérů, kterým mnozí analytici měst věnují takovou pozornost, nejsou jedinými činiteli vytvářejícími městský život. Stejně důležité je působení obyčejných mužů a žen – jejich vědomí, záměry, denní činnosti a kolektivní akce...“ [Smith 2001: 6].

Z popsaných principů a zájmů vyrůstá zatím poměrně málo známá subdisciplína urbánní sociologie – sociologie architektury. Zvláště v českém prostředí jde dosud o specializaci dosti okrajovou a nekompaktní.⁷ Větší pozornost je sociologii architektury věnována např. v Německu, ani zde se však nejedná o svébytnou systematicky rozvíjenou sociologickou disciplínu.⁸ Postavení sociologie architektury jako poměrně nové, okrajové specializace má jistě své výhody i nevýhody. Na jedné straně mají sociologové zabývající se architekturou takřikajíc volné pole působnosti vzhledem k neexistenci závazných pravidel stávajícího oborového diskurzu. Na druhé straně je však půda sociologie architektury takřikajíc polem neoraným a badatel se nemůže dostatečně opřít o příspěvky či autoritu svých kolegů a oborových předchůdců [Schäfers 2006: 18 – 22].

Náplní sociologie architektury by měl být jednak empirický výzkum sociálního chování lidí v určitých typech architektonického prostředí, jednak rozvoj teoretického zázemí na základě poznatků ze sociologie, architektury, psychologie životního prostředí atp. Získávání a interpretace údajů o tom, jak lidé reagují v určitých typech architektonického prostředí, jak toto prostředí vnímají, jaké symbolické významy jsou předávány prostřednictvím určitých architektonických prvků, jaký druh či intenzita vztahů a každodenních aktivit se pravděpodobně rozvine v určitém typu prostoru atd. mohou významně obohatit teorii i praxi navrhování budov a plánování územních celků. Sociologický výzkum architektury přitom může používat mnoha technik od klasického rozhovoru, přes sémantický diferenciál či projektivní techniky, až k sociometrii či přímému pozorování v terénu [Schmeidler 2001].

Oborová relevance sociologie architektury a zároveň její teoretické zázemí může být založena na pojetí prvků architektonického prostředí jako prvků každodenní symbolické komunikace ve společném životním prostředí. Z obecné sociologické teorie víme, že lidské

6 Za pozornost jistě stojí autoři jako Bernhard Schäfers (*Architektur-Sociologie*, 2006), Matthew Carmona (*Public Spaces – Urban Places*, 2007), Jan W. Duyvendak (*Politics of Home*, 2011), Richard Sennett (*Conscience of the Eye*, 1991) ad.

7 Není také mnoho český psané literatury věnující se sociologickému výzkumu či teorii v oblasti architektury.

8 V 60. letech minulého století se sice němečtí průkopníci sociologie architektury (např. H. P. Bahrdt a další) snažili o rozvoj samostatné disciplíny, v 70. letech však díky problematičnosti vztahů ztratila spolupráce sociologů a architektů na intenzitě a zájmu [Schäfers 2006].

jednání je obdařováno smyslem, který je komunikován prostřednictvím symbolů.⁹ Symbolická povaha lidské komunikace se však jistě netýká pouze řeči či jiných abstraktních systémů, nýbrž také konkrétních fyzických prostředků. Zjednodušeně řečeno to znamená, že i hmotné výtvoř lidské činnosti (např. budovy) mluví – mluví jazykem symbolů, které do nich byly vloženy, aby transcendovaly svůj vnitřní smysl prostřednictvím intersubjektivně srozumitelných znaků. Prvky architektonického prostředí tak odráží myšlení a citění svých individuálních tvůrců i celé společnosti [např. Schmeidler 2001: 9; Lynch 2004: 5].

Architekturu jako prostředek společenské komunikace podrobně pojednává současný výrazně sociologizující teoretik architektury Alain de Botton v knize *Architektura štěstí* s podtitulem *Tajné umění zařídit si život*. „Budovy mluví, a to o tématech, která se dají rozeznat. Mluví o demokracii nebo aristokracii, otevřenosti nebo aroganci, přívětivosti nebo hrozbě, náklonosti k budoucnosti nebo touze po minulosti. (...) Architektonická díla i díla užitého designu k nám v podstatě mluví o druhu života, který se v nich a kolem nich s velkou pravděpodobností rozvine. Vypráví o náladách, které chtějí ve svých obyvatelích podpořit a udržet. (...) Teorie budov, které mluví, pomáhá umístit do středu našich zmatených architektonických debat spíše otázku hodnot, podle nichž chceme žít, než jen otázku, jak chceme, aby věci vypadaly.“ [Botton 2010: 70 – 71].

Porozumění životnímu stylu, zájmům, postojům a motivacím aktérů v jejich každodenním prostředí je evidentně důležitým aspektem navrhování a plánování městských prostorů. Specifické dovednosti sociologů zde mohou najít dobré uplatnění i konkrétní odraz v realitě. Stále však platí, že „i když bylo odvedeno značné množství práce jak v architektonickém, tak ve společenskovědním výzkumu životního prostředí, bydlení a urbanismu, komunikace mezi oběma oblastmi je ke škodě obou relativně slabě vyvinuta“ [Schmeidler 2001: 16].

9 Téma symbolické interakce a konstituce smyslu v sociologické teorii podrobně rozpracovává např. Alfred Schütz, Georg Herbert Mead ad.

1.2 ARCHITEKTURA A URBANISMUS

1.2.1 Zrození velkoměsta

Architektura (navrhování a realizace staveb a prostor) i urbanismus (územní plánování sídelních celků), jsou jistě obory mnohem staršími než je sociologie. Ačkoli se jedná o primárně technické disciplíny věnující se plně praktickému využití, vyrůstají zároveň z bohatého teoretického zázemí. Stavba měst byla od samých počátků chápána jako důležitý činitel ovlivňující společenské, politické i obchodní dění obce a v průběhu historie jí proto byla věnována řada teoretických prací.¹⁰ „*Při podrobnějším pohledu do historie architektury zjišťujeme, že problematika životního prostředí byla vždy významnou sociální otázkou.*“ [Schmeidler 2001: 24]. Nebudeme však nyní procházet celým vývojem evropské stavby měst od antiky (jakkoli by takový exkurz byl inspirativní) a přesuneme se rovnou do 19. století, do období zrodu velkoměsta, kdy se zároveň začíná rozvíjet i sociologie.

Období 19. století je ve vývoji evropské architektury a urbanismu epochou naprosto převratnou, zároveň však také velice rozporuplnou. Na jedné straně jsou evropská města s obrovským úsilím povznášena stovkami nábreží, parků, slunných bulvárů s alejemi i nádherných veřejných budov, na straně druhé však tatáž města prochází obrovským šokem průmyslového boomu lidnatých dělnických předměstí, továrenské zástavby a stále progresivnější dopravy. Překotně probíhající procesy urbanizace a industrializace nastartovaly kompletní proměnu tradičních měst v moderní metropole. Populační, hygienické, technické i sociální problémy, s nimiž se západní města v průběhu 19. století musela vyrovnávat byly obrovské a všudypřítomné. Především otřesné podmínky bydlení nejchudších vrstev městského proletariátu v nich byly zdrojem prohlubujících se sociálních konfliktů.¹¹ V této situaci se v architektuře a urbanismu se začátkem 20. století začíná rodit ideál světlých a vzdušných obydlí v zeleni i úvahy o žádoucí podobě sociálně-prostorové organizace moderních měst a dopravy. Očistný program začala v plánování měst prosazovat mladá generace architektů funkcionalismu.

10 Např. Aristoteles, Vitruvius, Leonardo da Vinci, C. N. Ledoux, Camillo Sitte, Louis Kahn, Kevin Lynch ad.

11 Život různých vrstev městské společnosti v tomto období tvoří náměty řady slavných literárních děl (Émile Zola, Charles Dickens, Jakub Arbes, Vladimír Neff ad.)

1.2.2 Program moderní architektury

Náboj funkcionalistického modernismu spočíval v prostém přesvědčení, že umělecké hledání krásy je nutno vyměnit za racionální hodnocení funkce.¹² Do čela nových architektů a inženýrů se postavil mladý Le Corbusier, jehož jméno se nadále stalo synonymem pro ztepilou moderní architekturu nastupujícího funkcionalismu. Stvoření krásy, tedy to, co bylo po staletí hlavní doménou a úkolem každého architekta, je modernisty ponecháno stranou. Krása je pro ně automatickým výsledkem čisté racionálně-technické práce s materiálem, jejímž hlavním imperativem je maximální účelnost a funkce. Praktické funkční řešení je zároveň i krásné řešení. Le Corbusier měl jednoduše dost buržoazní nabubřelosti devatenáctého století. Přehršle ozdobných štuků, řady okrasných okenních říms a konzol, vyřezávaná zábradlí v malovaných klenbách vstupních chodeb – to vše v něm vyvolávalo odpor k celé té maškarádě dosavadní architektury, která předraze zdobí paláce a výstavní domy honorace, zatímco o pár bloků dál nechává hnít přeplněné příbytky chudiny v tmavých dvorech. Silný sociální náboj raného funkcionalismu je více než zřejmý. „Člověk bydlí špatně a to je hluboký a skutečný důvod současných sociálních nepokojů.“ [Corbusier v práci *La Maison des Hommes*, Paris 1942: 5; cit. dle Norberg-Schulz 2010: 191]. Úkolem moderní architektury tedy není nic menšího než zajistit pro všechny bez rozdílu kvalitní bydlení.

V roce 1923 vydává Le Corbusier svou první knihu *Vers une architecture*, v níž formuluje teoretická východiska architektonického modernismu. Požaduje plné uspokojení fyzických nároků bydlení pro všechny, dostatek prostoru, vzduchu, slunečního světla a zeleně, vyzdvihuje čistý a hladký povrch fasády i interiéru, racionálně řešený půdorys a praktickou jednoduchost stavby. Dům (či byt) je definován jako dokonalý stroj na bydlení. Ve svých úvahách jde ovšem Corbusier mnohem dál – v práci *Ville radieuse* z roku 1935 se pouští do plánování celého města budoucnosti. První, co ruší, je ulice – novou strukturou několikamilionového města jsou vysoké domy rozmístěné volně v zeleni, s přísně oddělenou peší a motorovou dopravou. Samozřejmostí je funkční zónování městského území na jednoúčelové prostory pro bydlení, sport a rekreaci, práci a průmysl. Městský interiér zde tvoří neohraničené zelené plochy mezi solitérními stavbami. V moderním městě tak mizí tradiční městská struktura ulic, bloků a náměstí a nastupuje volná struktura s jednotlivými domy. Tradiční znaky města, tedy hustota zastavění a ohraničenost městského prostoru mizí. Město se stává krajinou.

12 Jednou prý Corbusier poznamenal, že „postavit na střechu domu klasicistní sochu je stejně absurdní jako postavit ji na letadlo (...) ale letadlo alespoň může v odpověď tomuto přídavku spadnout, a tak tu absurditu řádně manifestovat.“ [Botton 2010: 55]

Funkcionalistická teorie architektury a urbanismu si získala skutečnou sílu a věhlas po celé Evropě. Roku 1928 se z podnětu Le Corbusiera uskutečnil první kongres *CIAM* (*Congres International d'Architecture Moderne*).¹³ Činnost tohoto slavného sdružení pokrokově smýšlejících moderních architektů vyvrcholila roku 1933 sepsáním tzv. *Athénské charty*. Moderní funkční město je v tomto dokumentu jednoznačně definováno prostřednictvím tří hlavních funkcí – *bydlení, práce, rekreace*. Základní funkce mají probíhat separátně, v rámci svébytných zón městského území. Jednotlivé funkční zóny jsou vzájemně propojovány médiiem dopravy. Standardizované, prefabrikované obydlí moderního člověka a volná městská struktura měla být nadále univerzálním vzorem pro všechny národy, země a regiony. Ke konci meziválečného období se vize funkčního města stala téměř obecně sdílenou a zásady Athénské charty výrazně ovlivnily obecné pojetí města a faktický vývoj měst dvacátého století.

1.2.3 Funkční město

Druhá světová válka nastínila problém, který evropská města nadále provází jako tenká bílá nit, a sice ztrátu identity. Rozsah válečných škod byl obrovským šokem a mnohde znamenal doslova začít od nuly. Tato drastická zkušenost měla za následek další posun myšlení o městě a posílení funkcionalistických argumentů. „*Najednou lze město během dvaceti minut vymazat z povrchu zemského¹⁴ a postavit jej celé znovu během deseti let.*“ [Biegel 2010: cit. z přednášky]. Plánování měst v této situaci do značné míry přestává sledovat po staletí trvající úctu k tradici a roli po generace předávaných symbolických významů místa, které lidé společně obývají a prožívají jako domov. „*Najednou je město chápáno jako plocha, kterou je nutno vyřešit.*“ [Biegel 2010, cit. z přednášky]. Není již na co navazovat, je pouze třeba ubytovat statisíce lidí, vytvořit kapacitní dopravní infrastrukturu, postavit nové průmyslové závody a začít vyrábět – to vše co nejrychleji a nejlevněji. Funkcionalistická logika se pro tento úkol pochopitelně velmi hodila. Sny raného modernismu se však uplatňovány v urbánním měřítku, ve velkém a za málo peněz proměnily v cosi podivného. „*To, co bylo jemnou hrou forem, jež (téměř) potvrzovala Miesovu tezi, že 'méně je více', stalo se zde sterilní jednotvárností.*“ [Norberg-Schulz 2010: 195].¹⁵

13 Pozváni byli i čeští architekti Josef Gočár, Adolf Loos a Oldřich Starý.

14 Při náletu na Norimberk 2. ledna 1945 byly během 20 minut definitivně zničeny tři čtvrtiny území historického města.

15 Citace odkazuje na slavný výrok funkcionalistického architekta L. Miese van der Rohe „*Méně je více.*“ Typickým příkladem modernistického snu v tomto duchu může být např. právě Miesova Vila Tugendhat v Brně z r. 1930. Její lehounká bělostná konstrukce s tabulovými okny po celé délce působí v kontextu volného prostoru zeleně a oblohy skutečně jako zjevení. S realitou funkcionalistické strategie výstavby sídelních celků ve 2. pol. 20. století má však tento sen pramálo společného.

Corbusierův projekt *Unité d'Habitation* z roku 1942 předznamenává styl bydlení většiny městského obyvatelstva v druhé polovině 20. století – sídliště. Realita sériových mnohapatrových domů z prefabrikovaných betonových panelů, však příliš neodpovídala původním představám o harmonickém bytí v pohodlném domově s výhledem na hvězdy. Rovněž funkční zónování městského území nepřineslo kýžený očistný efekt – dotažené do důsledků znamenalo v podstatě pouze plošné rozkrájení města na 'pracovnu' a 'noclehárnu', mezi nimiž existují každý den dvě dlouhé cesty hromadným dopravním prostředkem, pro vyvolené osobním automobilem.

Striktní oddělení pěší a motorové dopravy, od něhož se toho tolik slibovalo, vedlo nakonec především díky velkým vzdálenostem mezi jednotlivými existenčními prostory k zanedbávání pěší infrastruktury a jednostrannému rozvoji infrastruktury automobilové. Druhým důsledkem byl dramatický pokles příležitostí sociální interakce během všednodenního městského života – jak jízda po autostrádě tak chůze skrz rozlehlé plochy rozvolněné městské zástavby nevytváří mnoho příležitostí k vzájemnému setkávání lidí a jejich činností. Rozmach individuální automobilové dopravy se stále jasněji ukazoval být rozhodujícím destruktivním činitelem. Tradičně městská obytná území začala stále častěji ustupovat několikaproudým radiálám a mimoúrovňovým křižovatkám, nehledě k zahlcení centrálních ulic a náměstí automobilovou dopravou a postupujícímu vytlačování pěší dopravy z městských interiérů.

Procesy ovlivňující vývoj měst po druhé světové válce a strategie jejich řešení tak mnohde, metaforicky řečeno, vyústily ve skutečnost, že město se začalo stávat jen jakýmsi atomizovaným souborem účelových staveb, jehož prostor je vyplněn indiferentním 'územím nikoho'. Tzn. místem s obtížně představitelným charakterem, k němuž se těžko hledá vlastní specifický vztah, sídlem, které naplňuje pouze omezený výsek lidských potřeb.¹⁶

Neradi bychom se však dopustili příliš jednostranné kritiky modernistických zásad a funkcionalistické tvorby. Tvůrci moderní architektury, jako byl Le Corbusier, Frank Lloyd Wright, Mies van der Rohe, u nás např. významný sociologizující architekt a teoretik Karel Honzík či Karel Teige a mnozí další, pohotově reagovali na neudržitelnou situaci evropských měst konce 19. století. Předvedli nejen radikálně nový, propracovaný program, ale byli zároveň neobyčejně šikovnými architekty, jejichž některá díla dodnes patří mezi nejpůsobivější kulturní fenomény evropské tradice. Tito muži činu, zdánlivě tak hrdě přehlížející veškeré psychické potřeby člověka, emocionální vlivy architektury i specifické

16 Nesmíme přitom opomenout dobré příklady poválečného urbanismu – za všechny např. Coventry nebo Rotterdam, kde se podařilo uskutečnit vynikající projekty obnovy městských center a dokonce zřídit první čistě pěší obchodní třídy a centrální prostory, které slouží jako pozitivní příklady dodnes.

vlastnosti míst, si ve skutečnosti vytyčili cíl mnohem vyšší než jen naplnit všechny hmotné nároky bydlení a splnit všechny hygienické normy kvalitního městského života. „*V základech moderního hnutí, jak je definoval Le Corbusier, bylo pomoci odcizenému člověku moderní doby obnovit jeho pravdivou a smysluplnou existenci. (...) Nový duch tedy usiloval o něco víc než jen o pouhé uspokojení fyzických potřeb.*“ [Norberg-Schulz 2010: 192]. Program moderní architektury, ač definován čistě měrou fyzického pohodlí, množstvím světla, vzduchu a zeleně, měl ve skutečnosti hluboce duchovní základ. „*Navzdory tvrzením o naprosto vědeckém a rozumovém přístupu zůstal vztah modernistických architektů k práci v zásadě romantický: spoléhali na architekturu, že podpoří životní styl, který je přitahoval.*“ [Botton 2010: 64]. Přes tento počáteční náboj však vedl vývoj moderní architektury v dalších desetiletích dvacátého století k více či méně fatální ztrátě identity míst a v důsledku toho i postupujícímu pocitu odcizení jejich obyvatel.

1.2.4 Humanizace městského prostředí a identita místa

Podobně jako v sociologii, také v architektuře a urbanismu se od 70. let začala ozývat kritika funkcionalismu a požadavek humanizace a antropometrizace městského prostředí. Jedním z průkopníků humanistické orientace byl norský architekt, historik a teoretik architektury Christian Norberg-Schulz (1926 – 2000). Ve svých knihách systematicky popisuje příčiny ztroskotání funkcionalistického programu i dopady příliš technicistního přístupu navrhování, kterým se vyznačuje moderní městské prostředí.¹⁷

Východiskem Norberg-Schulzových úvah je uvědomění si jistých symptomů naznačujících postupující krizi prostředí. Jak jsme naznačili „*po druhé světové válce prodělala většina míst hluboké změny. Kvality, jimiž se tradičně vyznačovala lidská sídla byly narušeny nebo se nenávratně ztratily.*“ [Norberg-Schulz 2010: 189]. Plošnou aplikací funkcionalistických zásad a spolupůsobením dalších vlivů se kompletně proměnila vnitřní struktura sídla i jeho vztah ke krajině. Kontinuita krajiny a uzavřenost sídla, tzn. klasický vztah *figury a pozadí* je narušován či definitivně rušen. Totéž se děje v městských interiérech – ztrácí se tradiční formy uliční sítě, mění se vzory náměstí, chybí jasné hranice, důležité průhledy i významové spojnice jednotlivých prvků, oblastí a dominant.¹⁸

¹⁷ Ve svých úvahách se Norberg-Schulz nechává inspirovat fenomenologickou filosofií, především dílem Martina Heideggera. Fenomenologickou teorii architektury pojímá jako „*návrat k věci, v protikladu k abstraktním mentálním konstrukcím.*“ [Norberg-Schulz 2010: 8]. Velmi podobným způsobem tak rozvíjí společné filosofické principy jako Alfred Schütz ve své fenomenologické sociologii.

¹⁸ Podobné tendence čteme i v obytných interiérech – „*Neutrální rovné plochy nahradily artikulované klenby minulosti, okno bylo redukováno na standardizované zařízení, jež propouští změřitelné množství vzduchu a světla. Ve většině moderních místností nemá smysl se ptát: 'Jaký druh slunečního svitu přichází do vašeho domu?', to znamená 'Jakou škálu nálad nabízí světlo od rána do večera, ze dne na den, v různých ročních*

Všechny tyto zdánlivě pouze technické problémy architektonické praxe jsou však, jak dovozuje Norberg-Schulz a další, výsostnými problémy psychologickými a tedy i sociálními. Moderní typ městského prostředí se vyznačuje *nepřehledností a jednotvárností*. Nepřehlednost prostředí, tj. slabá představitelnost a nemožnost vytvoření srozumitelné mentální mapy, však vyvolává emoční nejistotu, pocit neorientace, chaosu či úzkosti [Lynch 2004: 4 – 6]. Jednotvárnost, tj. celková chudoba podnětů a absence významů, pak neposkytuje příliš možností *identifikovat se* s prostředím, tj. navázat osobní vztah, spřátelit se, přijmout jej za své a společné. Přehlížení těchto základních potřeb v architektonické a urbanistické tvorbě má podle Norberga Schulze za následek postupující odcizení člověka, jeho vyvázání z odvěkých vazeb životního prostředí a s ním spojený úpadek městského života i atomizaci městské komunity. Závažnost 'ztráty místa' se osvětluje ve formulaci toho, co nám chybí a co je pravděpodobně příčinou neuspokojivého pocitu domova či částečné rezignace na okolní prostředí. „*Moderní člověk opravdu dlouho věřil, že ho věda a technika osvobodily od přímé závislosti na místech. Tato víra se ukázala být iluzí. Znečištění prostředí a chaos, který v něm zavládl, se náhle objevují jako hrozná nemesis. (...) Postrádáme sídlo jakožto místo v přírodě, postrádáme městská ohniska jako místa společenského života, postrádáme budovy jako významuplné součásti místa, kde člověk může zakoušet zároveň svou individualitu a sounáležitost s druhými.*“ [Norberg-Schulz 2010: 18, 190].

Cestu k nápravě začíná Norberg-Schulz 'očišťením' pojmu místa. V posledních desetiletích se podle něj totiž jaksi nepozorovaně udála a utvrdila jedna významná změna v myšlení – slovo *místo* se stalo pouhým označením pro polohu. Geografická poloha místa má samozřejmě své určující kvality, nicméně rozhodně nezahrnuje celou jeho bytost. Je spíše souborem více či méně změřitelných vlastností, než významuplným vyjádřením charakteru konkrétního místa. Onu neuchopitelnou kvalitu, kterou v místě domova toužíme zažívat, označujeme obecně pradávným výrazem *genius loci*. Duch místa je jistou smyslově vnímatelnou kvalitou se specifickou významovou náplní, již lidé čtou v konkrétním prostředí svých aktivit. Od dávných dob byl *genius loci* respektován jako jedinečná autorita, povahy přírodního božstva, vtělená do konkrétních objektů krajiny.¹⁹

Postupující odcizování civilizace od přírodního prostředí však docílilo ztráty schopnosti člověka identifikovat se s přírodními i umělými věcmi jeho životního prostředí – „*Věci se stávají pouhým objektem spotřeby a po použití je odhazujeme; s přírodou obecně*

obdobích, během celého roku?’“ [Norberg-Schulz 2010: 189, citované otázky dle Louis Kahn, "Credo" in Architectural Design 1974 (5): 280].

19 Proto také první sídla vznikala nejčastěji v těsné blízkosti takových krajinných prvků, tj. významných stromů, tajuplných skal, posvátných návrší, kouzelných pramenů ap., jež byly opředeny po generace předávanými příběhy a mytickými významy.

zacházíme jako se zdrojem.“ [Norberg-Schulz 2010: 168]. Moderní věda a technika nás učinila nevídaně nezávislými na přírodních podmínkách, pomáhá nám účinně kompenzovat veškeré nedostatky našich míst, a tak z nich činí nepodstatné záležitosti, architektura a technologie mohou respektovat už jen samy sebe. Ukazuje se však, že nevědomky uplatňované přesvědčení o nezávislosti člověka na přírodním prostředí je více než mylné. Ačkoli se náš svět dočista změnil a žijeme dnes úplně jinak, než naši předkové uctívající posvátné menhiry, základní existenciální nastavení lidské bytosti zůstává v zásadě stejné a my znovu pociťujeme potřebu ne jen efektivně využívat prostředí, ale též spřátelit se ním, ne v něm jen pohodlně fungovat, ale též prožívat jej – k čemuž nutně potřebujeme *místa*, místa v pravém smyslu jako integrální součásti naší existence, místa, která „*tak jako lidské nitro v sobě shromažďují to, co je zažito*“ [Norberg-Schulz, 2010: 10].

Porozumění *geniu loci* a jeho začlenění do tvorby se tedy v této optice jeví jako rozhodující schopnost architekta: „*Architektura znamená zviditelňování genia loci a úlohou architekta je vytvářet místa naplněná významy a tak pomáhat člověku bydlet. (...) Místo je konkrétním výrazem bydlení člověka, jehož identita závisí na příslušnosti k místům.*“ [Norberg-Schulz 2010: 5, 6]. Tvořivá úcta k přítomným významům, kvalitám místa, jeho tradičnímu chodu a jeho korespondenci s okolním krajinným rámcem – tedy respektování a zviditelňování *genia loci* – však v žádném případě neznamená kopírování starých modelů ani zásadní tvůrčí omezení: „*Znamená to určit, v čem spočívá identita místa a interpretovat ji vždy novým způsobem.*“ [Norberg-Schulz, 2010: 182].

1.2.5 Veřejná prostranství – místa městského života

Předním propagátorem humanisticky orientované architektury sledující popsané principy je sociologizující architekt Jan Gehl z *Královské akademie krásných umění* v Kodani, autor několika zásadních děl a výzkumných projektů současné teorie architektury i kulturně orientované sociologie města. Ve svých studiích dochází k pojmenování nového městského životního stylu, v rámci nějž mají lidé čím dál častěji chuť trávit volný čas prodléváním v ulicích města i bez zjevného praktického důvodu, posedávat ve venkovních kavárnách, setkávat se a vykonávat rekreační aktivity na veřejných prostranstvích – v ulicích, na náměstích, nábřežích, v parcích. Ačkoli po uplynulé éře funkčního městského modelu hovoříme o 'novém městském životním stylu', v zásadě o nic nového nejde – v chování obyvatel pouze znovuobjevujeme základní potřeby lidské povahy, lidé ve městě mají chuť setkávat se, dívat se, sledovat okolní dění, potkávat sousedy i neznámé lidi, společně prožívat

atmosféru místa, jednoduše – vidět a být viděn [Gehl, Gemzøe 2006: 10].

Tyto tendence městského života jsou podle Gehla přímo závislé na kvalitě konkrétních veřejných prostranství, na jejich charakteru a možnostech, které svým obyvatelům dávají. Tam, kde veřejný prostor nenabízí potřebné zázemí, je pravděpodobnost, že se na něm lidé budou setkávat a pobývat jen velmi malá. Naopak prostor, který nabízí pocit bezpečí, příležitost k pohodlnému posedávání, chůzi a pozorování aktivit ostatních, je pro lidi velmi příjemný a přitahuje jejich přítomnost. Je tedy žádoucí podporovat rozvoj městského života vytvářením kvalitních veřejných prostranství přitahujících sociální aktivity lidí. Atraktivní veřejný prostor by měl kolemjdoucím sdělovat: „*Prosím přijď a zůstaň zde, jak dlouho budeš mít chuť.*“ [Gehl, Gemzøe 2006: 10].²⁰

Takový charakter podle Gehla a dalších dobře splňuje model *tradičního* středověkého města, ve kterém jsou funkce setkávání, trhu a dopravy víceméně v rovnováze. Příklady měst či městských čtvrtí, které si uchovaly středověký charakter, existují dosud a jejich přitažlivost pouze potvrzuje skutečnost, že patří k nejoblíbenějším destinacím dovolených a výletů, pro jejichž návštěvu váží lidé z celého světa každoročně daleké cesty – např. Benátky, Siena, Bruggy, Girona ad. – viz obrázek 1.1.

Hůře jsou na tom města, která, postoupila značnou část své tkáně automobilové dopravě, rozvolněné struktuře zástavby či architektuře nadsazených měřítek. Gehl v této souvislosti hovoří o *městech ovládaných auty*, kde motorová doprava zásadním způsobem znepráhňuje pobyt v ulicích, postupně tak vytlačuje pěší provoz a znesnadňuje rozvíjení venkovních sociálních aktivit – jako první příklad přitom bohužel jmenuje Prahu [Gehl, Gemzøe 2006: 15] – viz obrázek 1.2.

Extrémním příkladem jsou podle Gehla tzv. *opuštěná města*, kde se z městského prostoru kompletně vytratilo přirozené lidské měřítko a nedefinované plochy mezi jednotlivými stavbami slouží především automobilové dopravě, v důsledku čehož byl městský život zcela redukován – příkladem mohou být některá americká či asijská města – Atlanta, Spokane, Dubaj ad. – viz obrázek 1.3.

Čtvrtým typem současných měst je podle Gehla tzv. *obnovené město*, kde se politická vůle, práce expertů a demokratické úsilí obyvatel spojily, aby postupně a systematicky navracely městským prostorům rovnováhu funkcí setkávání, obchodu, práce, bydlení a dopravy v tradičním smyslu a zároveň moderním provedení – viz obrázek 1.4. V souvislosti s tímto úsilím pak používá termín '*dobyť města zpět*' [Gehl, Gemzøe 2006: 18].

20 Délka pobytu, který lidé na určitém veřejném prostranství tráví je také jedním z důležitých a zároveň poměrně snadno měřitelných ukazatelů atraktivity daného prostoru [Carmona 2007: 165].



*Obrázek 1.1: Tradiční městský veřejný prostor. Piazza del Campo v Sieně.
[Zdroj: http://www.delmangia.it/dove_siamo.htm k 24.4.2013]*

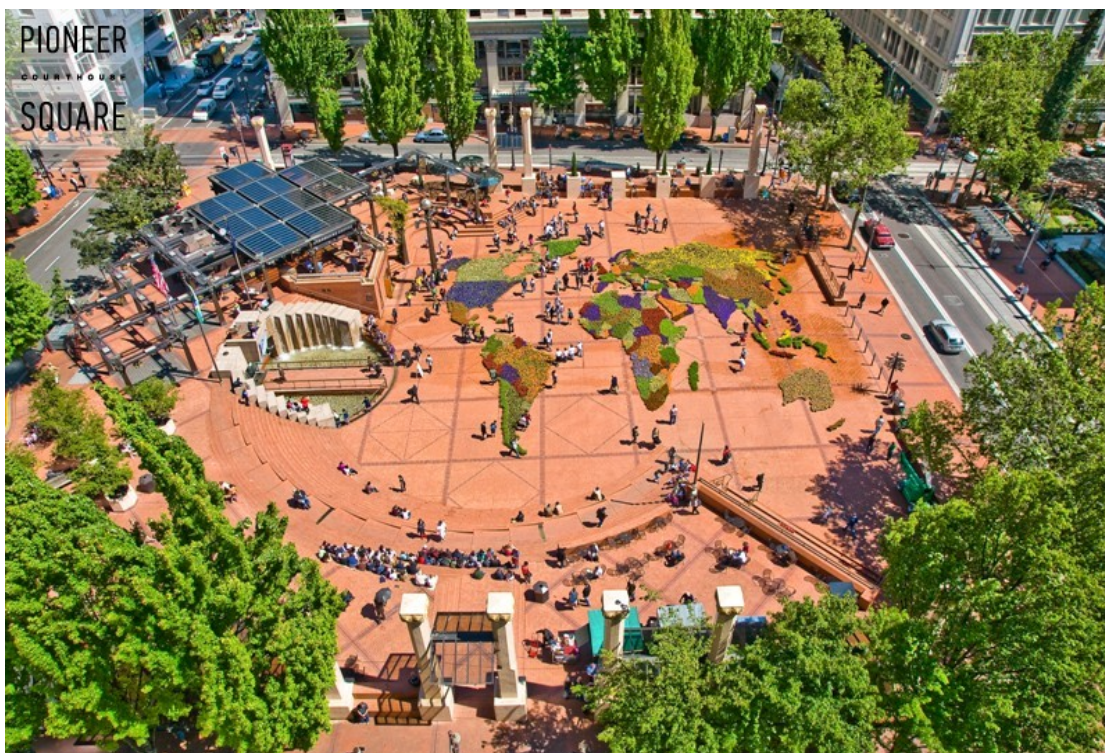


*Obrázek 1.2: Veřejný prostor ovládaný auty. Smetanovo nábreží v Praze.
[Zdroj: <http://www.auto-mat.cz/smetanovo-nabrezi/> k 24.4.2013]*



Obrázek 1.3: Opuštěný městský prostor. Atlanta.

[Zdroj: <http://www.jetsetz.com/cheap-atlanta-flights-atl> k 24.4.3013]

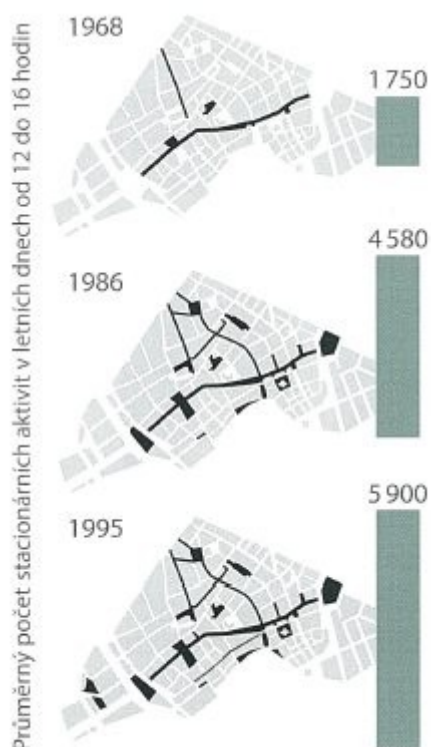


Obrázek 1.4: Obnovený veřejný prostor. Pioneer Courthouse Square v Portlandu.

[Zdroj: <http://www.thesquarepdx.org/> k 24.4.2013]

Pozitivním příkladem obnoveného města je jistě Kodaň, která „pokud jde o urbanistické oživení, je ve všeobecnosti pokládána za jakýsi maják či světlo naděje“ [Rogers in Gehl, Gemzøe 2006: 6]. Dlouhý proces humanizace velkoměsta začal v roce 1962 experimentem – přeměnou hlavní třídy Strøget na pěší zónu. Přes počáteční nedůvěru a rozsáhlé diskuse se „Strøget jako pěší ulice stal rychle velkým úspěchem, společensky i komerčně.“ [Gehl, Gemzøe 2006: 54]. Tento zásah se proto stal východiskem dlouhodobého koncepčního plánu zvelebování veřejných prostorů města a s ním souvisejícího omezování automobilové dopravy a nevídaného rozvoje dopravy cyklistické.

Kodaňská strategie lze dobře vyjádřit následující citací „Město vyzývá lidi k chůzi. (...) Ve městě se tak vytvořilo místo, na kterém lidé mohou rozvíjet různé formy komunikace. (...) V Kodani je dnes jízda na kole samozřejmostí (podmínky pro jízdu na kole jsou dnes v Kodani v porovnání s jízdou autem tak dobré), a není například ničím neobvyklým vidět ministry vlády, jak jedou ulicemi vnitřního města do práce.“ [Gehl, Gemzøe 2006: 10, 56]. Systematické urbanistické řešení a jeho efekt na intenzitu pouličního života je velmi dobře vidět na schématu rozvoje pěších zón a nárůstu venkovních aktivit obyvatel v centru Kodaně – viz obrázek 1.5.



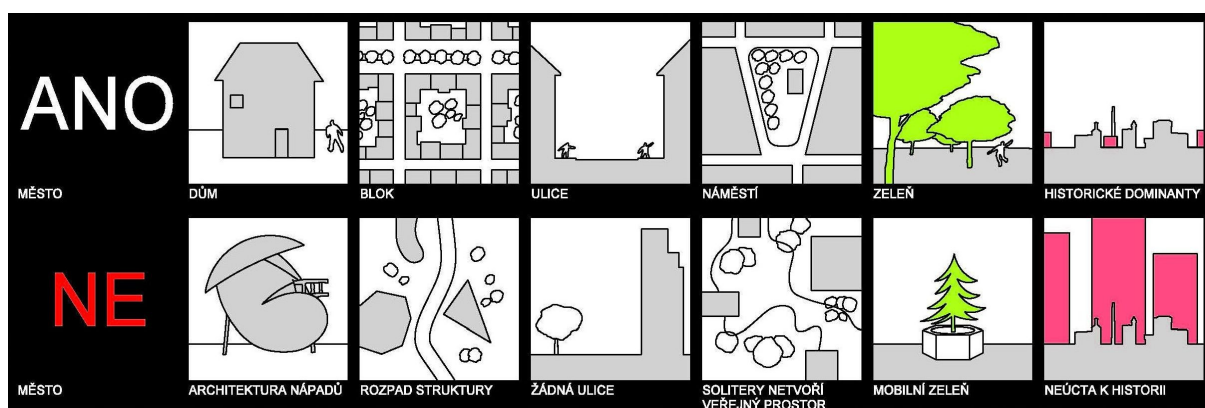
Obrázek 1.5: Kodaňská strategie – postupný proces rozšiřování ulic a náměstí bez aut.

Studie z let 1968, 1986 a 1995 ukazují, že rozsah pobytových aktivit na veřejných prostranstvích se za sledované období zvětšil více než trojnásobně. „Čím více prostoru město nabídlo, tím více života to do města přivedlo.“ [Zdroj: Gehl 2012: 12]

Úspěšné uplatňování různorodých strategií vedoucích ke stejnému cíli – tj. vytváření kvalitních veřejných prostranství jako míst společenského života městské komunity – můžeme sledovat v mnoha dalších městech, např. Barceloně, Lyonu, Freiburgu, ale i americkém Portlandu, brazilské Curitibě či australském Melbourne [Gehl, Gemzøe 2002].

Teorii i praxi navrhování takových kvalitních městských prostorů umožňujících rozvíjení sociálních aktivit a městského života v tradičním smyslu se dlouhodobě věnuje také americká nezisková organizace *Project for Public Spaces* prosazující metodiku *Placemaking* – tzn. vytváření moderních urbánních míst s přirozeným charakterem, slučitelných s pocitem společenství, bezpečí i prožitku osobní identifikace.²¹

Projekty humanizace městských veřejných prostorů se objevují i u nás, i když zatím výjimečně a v menším měřítku, ve formě spíše drobnějších městských zásahů nebo kompromisních řešení. Přehledkou inspirativních nápadů s velkým potenciálem a malými náklady byl v roce 2010 projekt *Městské zásahy* vystavující řadu návrhů na úpravy problematických míst ve městě.²² Projekt se uskutečnil v Bratislavě, Praze a Brně a získal si velkou podporu návštěvníků a v předvolebním období dokonce (krátkodobě) i některých politických zastupitelů. V rámci projektu *Městské zásahy Praha* byla veřejnosti představena i diskutovaná studie humanizace pražské Severojižní magistrály od Atelieru K2 (podrobněji v podkapitole 2.3.2 Studie humanizace magistrály). Dobrým českým příkladem může být také r. 2010 započatý projekt revitalizace areálu Světovar v Plzni – ideová studie Atelieru D3A zde uplatňuje zásady urbanistického řešení kvalitních veřejných prostranství v tradičním smyslu.



Obrázek 1.6: Kvalitní městský prostor – jednoznačná preference klasické struktury ulic a bloků, jasná definice veřejného prostoru, citlivost k výškovým dominantám, zodpovědná práce s měřítkem. „Nepřekonané schéma, které známe z center měst a ve kterém se umíme přirozeně pohybovat.“ [Zdroj: Atelier D3A, soutěžní panel, projekt Světovar, Plzeň 2010]

21 Organizace PPS dlouhodobě rozvíjí odkaz významného amerického urbanisty Williama Hollyho Whytea, autora projektu *The Social Life of Small Urban Spaces* (1980) ad. Více na <http://www.pps.org>.

22 Více o projektu a představených návrzích na <http://www.mestskezasahy.cz>.

1.3 DOPRAVNÍ POLITIKA MĚST

1.3.1 Koncepce snižování automobilové dopravy

Klíčovým faktorem ovlivňujícím charakter veřejných prostranství a kvalitu městského života je zajisté doprava, jedna z hlavních funkcí realizovaných v městských oblastech. Karel Schmeidler v publikaci *Mobilita, transport a dostupnost ve městě* uvádí, že městská doprava a především narůstající individuální automobilová doprava „se stala jedním z největších sociálních, urbanistických a enviromentálních problémů v průmyslově vyspělých společnostech“ [Schmeidler 2010: 18]. Vzhledem k tomu, že doprava funguje jako svého druhu sociální systém, empirický výzkum v oblasti sociologie dopravy by mohl pomoci formulovat podklady pro aplikovaná technicko-politická opatření [Schmeidler 2010: 18].²³

Nadměrná automobilová doprava ve městech s sebou nese řadu přímých i nepřímých negativních důsledků a snaha o systematické snižování IAD se stává prioritou nejen místní, ale vzhledem k dopadům na životní prostředí také prioritou mezinárodní. Generální ředitelství Evropské komise pro životní prostředí roku 2004 proto vydalo publikaci nazvanou *Reclaiming City Streets for People* koncipovanou jako strategickou příručku pro zastupitele měst a obcí v zájmu účinného snižování IAD především v centrálních částech měst (český překlad příručky vydalo MŽP pod názvem *Města pro lidi* v r. 2005). Tato publikace shrnuje základní okruhy problémů působených IAD a prezentuje návrhy jejich řešení – na případových studiích z různých evropských měst pak dokládá účinnost takových projektů a doporučuje komunikační a sledovací strategie při jejich provádění.

Negativní vlivy masivní automobilové dopravy ve městech se projevují především v následujících oblastech [Města pro lidi 2005: 9, viz také Schmeidler 2010]:

- znečištění ovzduší: zdravotní problémy, emise skleníkových plynů, eroze staveb
- hluk a vibrace: IAD je jedním z hlavních činitelů překračování hygienicky stanovených hlukových limitů v městských oblastech²⁴
- dopravní nehody: 40 tisíc mrtvých na evropských silnicích ročně, z toho 4x více smrtelných nehod v městských oblastech²⁵

23 V české sociologii se tématu městské dopravy a dopravního chování obyvatel velmi zajímavým způsobem věnuje Markéta Braun Kohlová v nové publikaci *Cesty městem: O racionalitě každodenního cestování*, 2012.

24 Tématu překračování hlukových limitů se v Praze věnuje např. občanské sdružení *Občané postižení Severojižní magistrálou*, více na <http://www.kauza-magistrala.net/>.

25 Informace podle publikace MŽP *Města pro lidi* z r. 2005. Statistiky Besip pro ČR za období 1993 – 2011 uvádí průměrně 1312 usmrcených osob na českých silnicích ročně. [dostupné online na: <http://www.ibesip.cz/cz/statistiky/statistiky-nehodovosti-v-ceske-republice/prehled-vyvoje-dopravnich-nehod-1993-2011> k 24.4.2013]

- spotřeba energie a neobnovitelných zdrojů: rozvoj IAD představuje významnou překážku strategie trvale udržitelného rozvoje
- ztráta životního prostoru: IAD je nejnáročnějším druhem dopravy co se týče prostoru, silnice a parkoviště zabírají velké plochy městského území, které by mohlo sloužit jiným městským funkcím
- bariérový efekt: ucpané ulice tvoří z města ostrůvky domů mezi auty, narušují přirozené vazby prostředí a znesnadňují sociální interakci
- vizuální znečištění: degradace veřejných prostranství, ulice tvořené řadami zaparkovaných aut
- ekonomická náročnost: vysoké výdaje na infrastrukturu, ekologické problémy, dopravní nehody, zdravotní péči ad.
- konkurenceschopnost maloobchodníků: vytlačování pěší dopravy a rozmach autem dosažitelných nákupních center znesnadňuje pozici tradičních městských obchodů
- spravedlnost: 30% evropských domácností nevlastní osobní automobil, musí však snášet škodlivé vlivy IAD, aniž by využívaly jejích výhod

Během druhé poloviny 20. století se počet aut v městských ulicích v Evropě a USA neustále zvyšoval a města musela čelit narůstajícím problémům dopravních zácp. Nejčastěji uplatňovanou strategií řešení tohoto problému bylo rozšířit automobilové komunikace nebo nabídnout automobilové dopravě nové trasy a odlehčit tak stávajícím přetíženým místům [např. Mumford 1963: 238, Gehl 2012: 9] – tzn. „*většímu počtu aut se nabízel větší prostor na silnicích. Tento tradiční přístup poskytování nabídky, aby se uspokojila poptávka, však není vždy vhodný.*“ [Města pro lidi 2005: 12].

Podle studií zde totiž funguje jev zvaný *indukce dopravy* neboli vyvolání nárůstu IAD v důsledku poskytování pohodlnější infrastruktury pro řidiče. Jde o jednou z rovnic: pokud automobilová doprava ve městě dostane více jízdního prostoru a více parkovacích míst, její objem se bude nadále zvyšovat. V roce 1994 zpráva komise SACTRA (Standing Advisory Committee on Trunk Road Assessment) nazvaná *Trunk Roads and the Generation of Traffic* na základě případových studií přinesla závěr, že v místech, kde byla postavena nová silniční kapacita, úroveň dopravy vzrostla obvykle o 10% krátkodobě a o 20% dlouhodobě, tzn. že nová silniční kapacita 'indukovala' celkový nárůst dopravních výkonů [Města pro lidi 2005: 12].²⁶

²⁶ Zpráva SACTRA je dostupná online na: <http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/+http://www.dft.gov.uk/pgr/economics/rdg/nataarchivedocs/trunkroadstraftic.pdf> k 24.4.2013.

Proti strategii zvyšování kapacity komunikací, která hrozí rizikem dalšího zvýšení dopravních výkonů, stojí tzv. *koncepte vymizení dopravy*. Ta je naopak založena na předpokladu, že snížení kapacity automobilové infrastruktury vede v dlouhodobém horizontu k významnému poklesu celkového objemu IAD v dané oblasti. Ve prospěch koncepte vymizení dopravy hovoří obsáhlá zpráva pořízená britským Ministerstvem dopravy ve spolupráci s organizací *Transport for London* z roku 1998.²⁷ Ta na základě velkého množství případových studií formulovala závěr, že po snížení kapacity komunikací došlo ve všech situacích k celkovému snížení objemu IAD a to průměrně o 25%, přičemž se neprojevil významný nárůst dopravy v sousedních ulicích. Dopravní obtíže nastávaly pouze v počátečním období 'zabíhání' projektu, než řidiči přizpůsobili své dopravní chování nové situaci. V dlouhodobém horizontu pak ve všech studovaných případech došlo k významnému poklesu ('vymizení') individuální automobilové dopravy [Města pro lidi 2005: 16].

Pokud je v zájmu města objem IAD efektivně snižovat, mělo by podle této koncepte přistoupit k přerozdělení dopravního prostoru ulic ve prospěch alternativních způsobů dopravy a dalších městských funkcí. To je však samozřejmě citlivou politickou záležitostí. „*Odnětí kapacity dominantním uživatelům osobních automobilů je pro každý městský úřad odvážným rozhodnutím. Zdá se totiž logické, že pokud je dopravní síť již ucpaná, omezení prostoru pro osobní automobily může situaci jen zhoršit. (...) Pod tlakem veřejnosti mohou úředníci a politici ztratit odvahu a tyto návrhy raději opouštět.*“ [Města pro lidi 2005: 13]. Mnohé dokumentované příklady z měst, kde se podobné projekty podařilo úspěšně realizovat, však poskytují odborníkům i politickým zástupitelům užitečné zkušenosti i použitelné argumenty pro přípravu a realizaci projektů přerozdělení uličních prostorů za účelem snižování IAD. Je ovšem nezbytné aby dopravní omezení byla součástí integrované dopravní strategie, zahrnující paralelně účinnou podporu alternativních druhů dopravy a všestranný rozvoj veřejných prostranství a tradičních městských funkcí. „*Přerozdělení dopravního prostoru nemá znepříjemnit život řidičům osobních automobilů, ale má nabídnout lepší kvalitu městského života pro všechny.*“ [Města pro lidi 2005: 55].

27 Cairns, S., Hass-Klau, C., Goodwin, P. 1998. *Traffic Impact of Highway Capacity Reductions: Assessment of the Evidence*. London: Landor Publishing

1.3.2 Příklady evropských měst

Příklady realizovaných projektů z mnoha měst ukazují úspěšné strategie a konkrétní nástroje koncepčního snižování automobilové dopravy. Příkladem číslo jedna je již zmiňovaná Kodaň, která postupně a systematicky naplňuje svou promyšlenou vizi živého města s minimálním automobilovým provozem již celých 50 let a vývoj dopravy i městského života v ulicích dokumentuje pravidelnými průzkumy. Klíčem k úspěchu bylo přijetí integrované strategie řízení dopravy a její naplňování v dlouhodobém horizontu krok za krokem. Součástí kodaňské dlouhodobé strategie byla následující opatření [Města pro lidi 2005: 14 – 15; Gehl, Gemzøe 2006: 52 – 59]:

- systematické omezování počtu parkovacích míst v centrálních částech města o 2 – 3% ročně + poplatky za parkování ve vnitřním městě jsou relativně vysoké
- snížení počtu jízdních pruhů na několika hlavních přivaděčích + využití uvolněného prostoru pro rychlé autobusové pruhy a pohodlné cyklostezky
- postupné rozšiřování pěších zón a ulic s prioritou chodců a cyklistů v centru města + přitažlivá revitalizace daných veřejných prostranství
- budování sítě výhodných cyklotras + efektivní celoměstská kampaň na podporu a propagaci cyklistické dopravy ve městě.

Výsledkem je, že „V roce 2005 jezdilo v dopravní špičce do centra Kodaně a nazpět více kol než automobilů. (...) V roce 2008 připadlo na celkový počet lidí dojíždějících do zaměstnání a do škol 37% cyklistů,“ zatímco podíl lidí dojíždějících osobním automobilem tvořil pouze 31% [Gehl 2012: 10].²⁸ Jednoznačné výhody dlouhodobého naplňování integrované strategie krok za krokem lze shrnout takto: „Postupná výstavba dopravního systému bez aut nebo téměř bez aut měla tři výhody. Obyvatelé mohli pozvolna objevovat a rozvíjet možnosti nového životního stylu ve městě – měli dostatek času vytvářet novou městskou kulturu. Účastníci silničního provozu měli delší čas, aby si zvykli na to, že v centrálních částech města je stále obtížnější jezdit autem a parkovat a že je jednodušší jezdit např. na kole – pro změnu dopravních zvyků a modelů byl dostatek času. I pro městské politiky bylo snazší realizovat malé kroky a postupná rozhodnutí ověřená předchozími úspěšnými zásahy.“ [Gehl, Gemzøe 2006: 56 – 57].

28 Nedávný Výzkum cyklistické dopravy v Praze agentury GfK z r. 2012 přinesl informaci, že cyklistická doprava se na celkovém přepravním výkonu v Praze podílí v létě průměrně 4%, v zimě pak 1%. Podíl IAD tvoří v průběhu celého roku cca 50%. [Zpráva z výzkumu je dostupná na: http://www.auto-mat.cz/wp-content/uploads/2013/04/CYKLO_VYZKUM_2012.pdf k 24.4.2013]

V dalších městech se osvědčil systém zavádějící poplatky za vjezd autem do centrálních částí (tzv. congestion charging) – neboli mýtné pro motoristy mířící na území zpoplatněného vnitřního okruhu města. V provozech takových systémů se přitom výborně uplatňují nejnovější informační technologie i počítačové monitorování. Příkladem může být Londýn nebo Stockholm. Londýn zavedl mýtné na podzim 2002. Již pět měsíců po zpoplatnění vjezdu do centrální zóny klesl počet přijíždějících aut o 40% a toto snížení se udrželo. V roce 2007 pak přijíždělo do centrální zóny o téměř 50% více cyklistů než před zavedením poplatku pro automobilisty. Placená zóna byla rozšířena a dnes má necelých 50 km čtverečních [Gehl 2012: 8]. Stockholm zavedl systém poplatků za vjezd do města v roce 2005 a zaznamenal následující úspěch: *„Na konci zkušebního období klesl provoz ve městě téměř o 25%. Jízdní řády veřejné dopravy musely být změněny, protože díky menším zácpám se provoz hromadné dopravy zrychlil. (...) Maloobchodní prodejci ve středu města zaznamenali šestiprocentní nárůst obrátu. (...) Emise skleníkových plynů poklesly o 40% ve vnitřním městě a o 2 – 3% v okrese Stockholm.“* [Chytřejší města jako evropské téma 2010: 61]. Součástí strategie zpoplatnění vjezdu do vnitřního města by samozřejmě mělo být rozšíření a zkvalitnění služeb tzv. systému P&R (Park and Ride) – tj. záchytných parkovišť na okrajích města výhodně napojených na pohodlné trasy alternativní dopravy, kde řidiči přijíždějící z příměstských oblastí mohou bezplatně zaparkovat auto a navíc obdrží platnou jízdenku veřejné dopravy.

Další úspěšně realizované projekty přerozdělení dopravního prostoru s výsledkem snížení objemu IAD a zlepšení kvality městského života známe např. z německého Norimberku, francouzského Štrasburku, holandského Eindhovenu, belgického Gentu, britského Oxfordu, amerického Portlandu či San Francisca ad. Zkušenosti z těchto měst přitom naznačují důležité součásti dobré dopravní politiky snižování IAD:

- otevřená a srozumitelná komunikace s veřejností a médii v průběhu celého procesu: možnost připomínkování návrhu občany a sdruženími, veřejné prezentace, diskuse s odborníky
- role účinné informační kampaně: propagace atraktivní vize města, alternativních druhů dopravy a bohatšího městského života
- potřeba pečlivého měření a dokumentace dopravní, ekologické i sociální situace v daném místě v průběhu celého procesu: zpětná vazba, důkazy, argumenty a podkladový materiál pro další podobné projekty

[Města pro lidi 2005; Chytřejší města jako evropské téma 2010; Gehl 2012; Gehl, Gemzøe 2006; Schmeidler 2010].

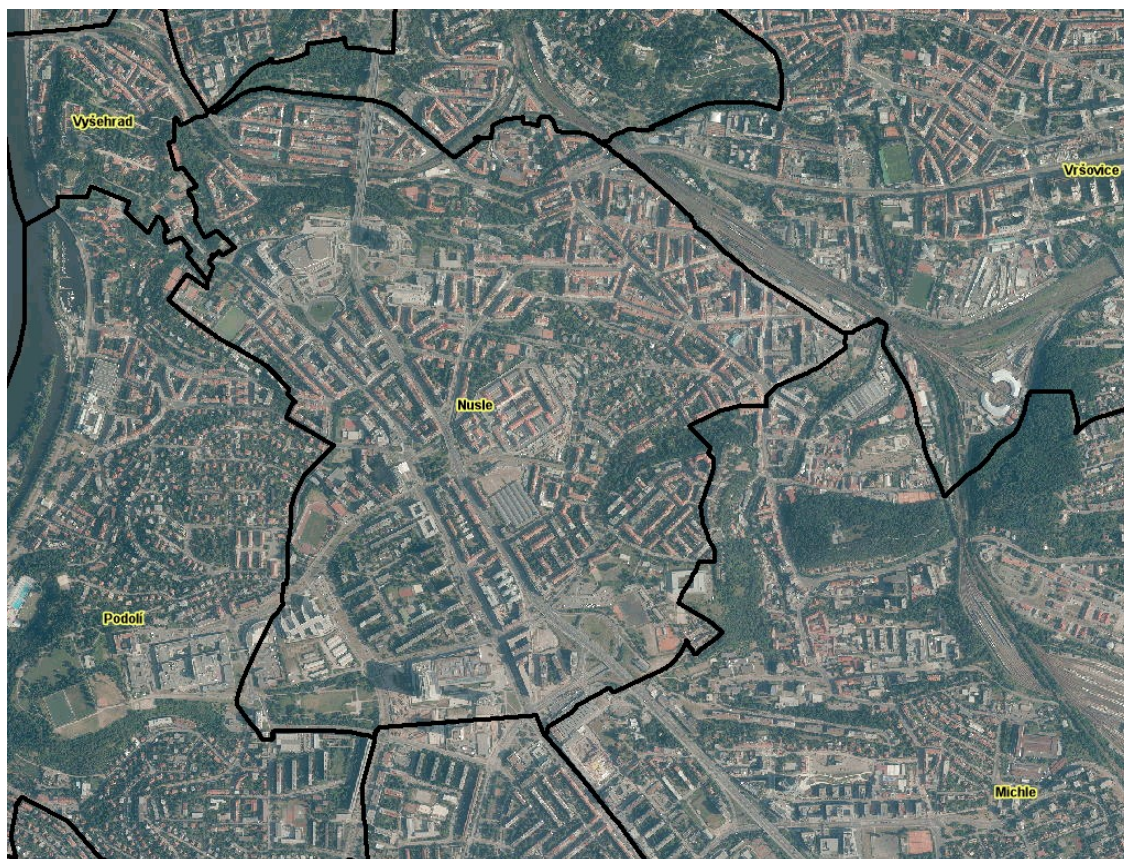
2. OBJEKT STUDIE – PANKRÁCKÁ PLÁŇ A SEVEROJIŽNÍ MAGISTRÁLA

V druhé kapitole diplomové práce si přiblížíme charakter území, kterého se týká provedená empirická sonda. Popíšeme v ní geografickou polohu i historický vývoj lokality a diskutovaný návrh humanizace magistrály.

2.1 GEOGRAFICKÉ VYMEZENÍ LOKALITY

Šetření je zaměřeno na oblast konkrétního úseku pražské Severojižní magistrály. Tento úsek je vymezen dvěma stanicemi metra trasy C – z jihu stanicí metra Vyšehrad, ze severu stanicí metra Pankrác. Zkoumané území tedy kopíruje větší část tzv. Pankrácké terasy neboli Pankrácké pláně (geomorfologický celek a urbanistická struktura).

Termínem Pankrácká terasa či Pankrácká pláň je označována náhorní planina na temeni táhlého vrchu mezi údolím Vltavy (na západě) a údolím potoka Botiče (na severu a na východě). Prostor Pankrácké terasy se nachází na území městské části Praha 4 a je součástí katastrálního území Nuslí. Severojižní magistrála jej zde protíná v mírně našikmeném směru.



Obrázek 2.1: Geografické vymezení lokality. [Zdroj: Registr sčítacích obvodů a budov ČSÚ]

2.2. URBANISTICKÝ VÝVOJ ÚZEMÍ PANKRÁCKÉ TERASY

2.2.1. Od středověku do moderní doby

První osídlení pankrácké planiny předpokládáme již koncem 11. století. Jednalo se o zemědělskou osadu Krušina kolem rotundy sv. Pankráce v předpolí Vyšehradu.²⁹ Ves Krušina s kostelíkem sv. Pankráce zaujímal strategické místo při významné zemské stezce vedoucí z vyšehradské brány přes pankráckou pláň do jižních Čech a dále do Podunají [Bartoň 2001: 130]. Osada s kostelem náležela k majetku benediktinů z kláštera v Ostrově u Davle, kteří také původní románskou rotundu přestavěli na gotický kostel. Okolní krajinu tvořila pole, louky a vinice. Roku 1420 se na planině nedaleko kostela sv. Pankráce odehrála jedna z nejvýznamnějších bitev husitské revoluce – dramatickou bitvu o Vyšehrad tu dodnes připomínají jména ulic *Na bitevní pláni* nebo také *Lounských* či *Žateckých* po houfech husitů z českých měst [Augusta 1996: 20]. Ves Krušina byla tehdy zničena a zanikla. Pankrácká pláň poté zůstala nadlouho pustá, kromě osamocené stavby kostela sv. Pankráce, jak dokládá prospekt Vyšehradu z roku 1606.³⁰

Život na Pankráci se pomalu začal obnovovat až s koncem 18. století. Roku 1790 si tu pan magistrátní rada Jan Ignác rytíř Eizner z Eizenštejnu nechal při císařské silnici do jižních Čech postavit veliký zájezdní hostinec s kovárnou a pojmenoval jej *Stará Pankrác* [Pelzbauerová 2008: 260]. V následujících letech byly na Pankráci budovány další domy, i když kupodivu jen po jedné straně silnice, kde stál kostel – což dokládá i dobové posměšné rčení, že „*Na Pankráci pekou husy toliko po jedné straně.*“ [Bartoň 2001: 135]. Nicméně roku 1843 stálo na Pankráci po obou stranách silnice již 17 domů, v nichž sídlilo 132 obyvatel [Augusta 1996: 21]. Idylická venkovská krajina Nuslí a Pankráce za hradbami města se pak zvláště v 2. polovině 19. století stala oblíbeným cílem nedělních výletů Pražanů.

Rostoucí kolonie Pankrác byla r. 1854 spojena s prosperujícími Nuslemi v jeden katastrální celek (katastr Nuslí v jádru platný dodnes). Na Silvestra 1898 pak byly společně povýšeny na město Nusle. V posledním roce 19. století, při povýšení na město, měly Nusle s Pankráci dohromady již 430 domů a více než 20 tisíc obyvatel [Augusta 1996: 22]. Od 80. let 19. století zažívala obec čilý rozvoj společenský i stavební. Stavěly se hojně domy činžovní,

29 Osada Krušina je sice písemně doložena teprve r. 1205 listinou Přemysla Otakara I., je však velmi pravděpodobné, že původní románská ves zde stávala již mnohem dříve, resp. již koncem 11. stol. – kostel sv. Pankráce je zmiňován již r. 1088 v listině Vyšehradské kapituly, stejně jako ves Nusle dole v údolí [Pelzbauerová 2008: 258 – 259]

30 Jedná se o prospekt Prahy od Filipa van der Bosche vydaný Jiljí Sadelerem v r. 1606 (reprodukce např. v Poche, Wirth 2004).

ale i budovy veřejné – např. stará pankrácká škola nebo sokolovna u kostelíka (stržena r. 1969 při stavbě metra C). V letech 1885-89 pak byla na volném pozemku při dnešním Náměstí hrdinů vystavěna rozlehlá budova pankrácké věznice (dnes schovaná za monumentální budovou Vrchního soudu v čele náměstí) [Matějka 2008: 47 – 48]. Z hlediska dopravní dostupnosti mělo zásadní význam zbourání novoměstských barokních hradeb, které se táhly od Vyšehradu k Folimance a umožňovaly pouze pěší průchod malou brankou – zbourání hradeb znamenalo nezbytné uvolnění cesty povozům se zbožím i stavebním materiálem a nový otevřený kontakt s nedalekou Prahou [Augusta 1996: 31]. Významnou dopravní stavbou byl také tunel pod Vyšehradskou skálou (dokončen r. 1904) umožňující plynulé spojení Prahy s Podolím a podolským úpatím pankráckého vrchu.

2.2.2 Období První republiky

1. ledna 1922 byly Nusle s Pankrácí připojeny k tzv. Velké Praze, v té době stálo v jejich katastru 737 domů s více než 34 tisíci obyvatel [Bartoň 2001: 138]. Období první republiky bylo pro území Pankrácké terasy obdobím rozvoje moderní rezidenční čtvrti s velkorysým urbanistickým konceptem, jak naznačuje regulační plán z r. 1925. Stavěny byly celé nové ulice nájemních a družstevních domů, hojně v severní části pankrácké pláně (dnešní ulice 5. května, Na bitevní pláni, Lounských ad.) a v jihovýchodním sousedství pankrácké věznice (lokalita Na Veselí či Družstevní ohoz). Ulice 5. května, dnešní magistrála, byla řešena jako široká městská třída se středovým travnatým pásem coby místem pro vysazení aleje.³¹ Před budovu věznice byla v letech 1929-33 přistavěna monumentální budova Krajského trestního soudu, která se stala dominantou nového centrálního náměstí (dnes budova Vrchního soudu na Náměstí hrdinů) [Matějka 2008: 48]. Na volném pozemku vedle věznice a soudu pak byla v letech 1925-1927 vybudována nová vozovna elektrických drah, tehdy největší v Praze [Matějka 2008: 101].

V lesním dolíku za vozovnou se nacházela vyhlášená zahradní restaurace a taneční sál v usedlosti na Jezerce (dnešní divadlo Na Jezerce). Velmi známá byla také stará zájezdní hospoda při budějovické silnici na Zelené lišce, od r. 1907 v sousedství Kotěrovy vodárenské věže z červených cihel [Matějka 2008: 59]. Usedlost Zelenou lišku ve dvacátých letech koupil pražský podnikatel Janeček a vystavěl zde světoznámou továrnu na motocykly Jawa [Augusta 1996: 83]. Za zmínku stojí také legendární fotbalové hřiště Na Bělce v místech dnešního

31 Alej bývala také v dnešní ulici Na Pankráci, ta byla vysazena již na přelomu století, jak je patrné z dobových pohlednic. Zmiňuje se o ní i známá staropražská písnička: *"Na Pangráci, tam na tom vršíčku, stojí pěkný stromořadí, měl jsem holku namluvenou, ale jinej mně za ní chodí..."*.

Kongresového centra (r. 1976 muselo ustoupit stavbě Paláce kultury) [Augusta 2005: 187] a tzv. Rasovna neboli pražská kafilerka v místech dnešního studia České televize na Kavčích horách [Augusta 1996: 33]. Okolní krajinu jinak stále tvořila pole, louky a zahrady.

Za první republiky dostala Pankrác také řadu dopravních spojení [Augusta 2005: 126-127]. Tramvajová trať vedla z centra Prahy k pankrácké vozovně a pokračovala dále dnešní ulicí 5. května přes Zelenou lišku a Budějovické náměstí (dnešní Budějovická) na Kačerov. Velmi výhodným spojením byly také dvě trolejbusové linky mířící z Václavského náměstí přes Pankrác na Zelenou lišku nebo na Děkanou. ³² Pankrác s Kunraticemi pak spojovala autobusová linka vedoucí kolem Masarykových domovů (dnešní Thomaeyerovy nemocnice v Krči). Koncem 30. let se na pak Pankráci stavěla nová státní silnice do Tábora a Českých Budějovic. ³³ Na Zelené lišce u konečné trolejbusu (dnešním prostranstvím před Arkádami) již před válkou stávala benzínová pumpa. Na tomto místě pak po válce r. 1947 vzniklo velké autobusové nádraží, odkud byly vypravovány četné autobusové spoje do jižních Čech. Autobusové nádraží Pankrác fungovalo do roku 1986.

V posledních dnech druhé světové války byly na Pankráci svedeny těžké boje s německými tanky, a to zvláště na barikádách v dnešní ulici 5. května. Ve dnech pražského povstání zde zahynuly desítky pankráckých a nuselských občanů. Památkou je i dnešní název ulice 5. května, náměstí *Hrdinů* a stanice metra *Pražského povstání*.

2.2.3 Období socialismu

Ještě poměrně dlouho po válce zůstávala tvář pankrácké terasy víceméně nezměněna. Pankrác byla dosud periferní čtvrtí ve stylu 30. let – s kombinovanou zástavbou a uliční sítí z období přelomu století a raného funkcionalismu, zasazená do volné předměstské krajiny luk, remízků a zahrad s občasnými vesnickými usedlostmi a technickými stavbami. ³⁴ Tento ráz území však pochopitelně nemohl trvat dlouho. Tvář Pankráce se kompletně proměnila v 60. až 80. letech 20. století – stalo se tak díky realizaci Nuselského mostu a Severojižní magistrály, stavbě metra a rozsáhlé výstavbě panelových sídlišť na jižním okraji pankrácké pláně i celé Prahy. Území pankrácké terasy tím bylo definitivně začleněno do vnitřního obvodu rostoucího velkoměsta.

³² Jízda trolejbusem z Václaváku na Pankrác tehdy trvala pouhých 18 minut [Bartoň 2001: 225].

³³ Zatímco stará pankrácká komunikace sledovala historickou stezku (dnešní ulicí na Pankráci), nová státní silnice vedla dnešní ulicí Čiklovou a Petra Rezka na Palouček, dále ulicí Tábořskou na Náměstí hrdinů a ulicí 5. května na Budějovickou (viz regulační plán z r. 1925).

³⁴ Jak vypadala poválečná Pankrác můžeme detailně sledovat v kdysi známém dětském filmu *Punt'a a čtyřlístek* režiséra Jiřího Weisse, který zde byl natočen v roce 1955.



Obrázek 2.2: Regulační plán zástavby Pankrácké pláně z roku 1925. [Zdroj: Atelier K2]



Obrázek 2.3: Náměstí Hrdinů a třída 5. května, 60. léta 20. století.

Původní podoba náměstí a uliční síť před výstavbou SJM na dobové pohlednici.

[Zdroj: paní Naďa Dubcová]

Myšlenka přemostění Nuselského údolí má svůj počátek již v roce 1919, kdy renomovaný projektant Stanislav Bechyně vypracoval první návrh mostu.³⁵ Po válce měla být stavba mostu dokonce zařazena hned do první pětiletky, nakonec se však z ekonomických důvodů výsledná soutěž konala až v letech 1959-1961 a vyšel z ní vítězný návrh projektantů Vojtěcha Michálka, Stanislava Hubičky a Svatopluka Kobra. Stavba betonového Mostu Klementa Gottwalda začala r. 1965, pro povrchovou dopravu byl otevřen r. 1973, o rok později začalo tubusem mostu jezdit metro [Matějka 2008: 135-136]. Od roku 1990 nese název Nuselský most. Nuselský most se stal nepostradatelnou spojnici v členitém terénu Prahy, umožnil vybudování metra trasy C a nezbytné rychlé propojení celé jihovýchodní části Prahy s centrem metropole. Stal se také klíčovým článkem tranzitního dálničního tahu – Severojižní magistrály. V otázce architektonického pojetí „*velmi jednoznačně zasahuje do věčného dilematu, zda má most být jen dokonalým výrobkem či uměleckotechnickým dílem: přiřazuje svoji váhu na misku výrobků. Ale ani to není málo.*“ [Matějka 2008: 136].

Již v 60. letech se také začalo s rozsáhlou výstavbou v jižní části pankrácké pláně, v oblasti mezi Děkankou a Budějovickou. V letech 1962-68 zde na volných pozemcích bylo vybudováno jedno z prvních pražských panelových sídlišť – Pankrác I., II. a III.³⁶ Za Děkankou na Kavčích horách, na místě bývalé Rasovny neboli kafilerie, bylo r. 1962 započato s výstavbou televizního střediska [Matějka 2008: 138]. V 70. letech se na Pankrácké terase začaly postupně tyčit výškové budovy mrakodrapů [Matějka 2008: 145-148]. Jako první to byl r. 1977 dokončený palác Motokov u stanice metra Pankrác (dnes City Empiria), v těsném závěsu za ním pak hotel Forum u stanice metra Vyšehrad (dnes Corinthia Towers). V sousedství Motokovu brzy následoval hotel Panorama (dnes City Panorama) a budova Československého rozhlasu (dnes City Tower) – dodnes se svými 109 metry a 27 patry nejvyšší budova v ČR. U stanice metra Pražského povstání na Náměstí hrdinů později vyrostl palác Centrotex. Na samém okraji pankrácké terasy pak výrazně zasáhla do celého prostoru pankráckého předmostí hyper-stavba Paláce kultury [Matějka 2008: 151-152]. Palác kultury se stal největší pozemní stavbou v tehdejším Československu a velmi prestižní stranickou záležitostí. Stavět se začalo r. 1976, slavnostní otevření proběhlo 2. dubna 1981. Palác Kultury byl roku 1995 přejmenován na Kongresové centrum a koncem 90. let kompletně rekonstruován včetně dostavby hotelu Holiday Inn v zadním traktu. Součástí projektu této stavby bylo i nové dopravní a urbanistické řešení předmostí, především úprava prostoru

35 Již za první republiky proběhly tři architektonické soutěže (1926, 1933, 1938) – plán přemostění nuselského údolí se tehdy stal velmi prestižní technickou i urbanistickou záležitostí.

36 Sídliště Pankrác je příkladem urbanisticky dobře zvládnutého projektu sídliště – pojímá pankráckou pláň jako komplexní celek a navazuje na existující přirozené kontexty prostředí i regulační řešení z první republiky [Hrůza 1989: 347].

Pankráckého náměstí do podoby mimoúrovňové křižovatky na dálničním sjezdu z magistrály [Bartoň 2001: 160-161].

V rámci celkové proměny urbanistické koncepce území, byly zavedeny rovněž nové dopravní vztahy a likvidovány některé trasy povrchové veřejné dopravy. Jako první byly již roku 1967 zrušeny obě oblíbené trolejbusové linky spojující Pankrác s Václavským náměstím. Stavbě magistrály dále ustoupila i značná část tramvajové dopravy – trať z ulice 5. května byla přeložena do ulice Na Pankráci, což vyžadovalo zavedení mimoúrovňového křížení komunikací na Náměstí Hrdinů.³⁷ Během r. 1970 byl v důsledku výstavby magistrály definitivně zastaven provoz tramvají také v úseku Budějovická – Kačerov a nakonec došlo ke zrušení tramvajové dopravy i v úseku Budějovická – Vozovna Pankrác [Bartoň 2001: 224]. V květnu 1974 pak byl zahájen provoz metra do konečné stanice Kačerov. Nově otevřená trasa metra měla dle předpokladů převzít veškeré významné dopravní vztahy v oblasti Pankrácké pláně i horní Krče. To se však potvrdilo pouze částečně, o čemž svědčí mimo jiné trvale vysoké vytížení tramvajové linky 18, spojující Pankrác s centrem města nebo autobusové linky 193 pro cesty místního významu na území Prahy 4 [Bartoň 2001: 224].

2.2.4 Současná tvář Pankrácké terasy

V současné době je prostor Pankrácké pláně lukrativní rozvojovou oblastí v širším centru Prahy přitahující četné investiční záměry developerů. Především v jižní a jihovýchodní části pláně jsou realizovány četné projekty office center, příp. prestižního bydlení. Tyto rozvojové záměry významně ovlivňují dopravní i urbanistickou situaci širšího sídelního celku. Velkokapacitní business objekty přitahují vysoké objemy automobilové dopravy, způsobují také nežádoucí homogenizaci struktury funkcí uvnitř městského území. Solitérní výškové stavby bez fungujícího parteru pak mohou znamenat ztrátu lidského měřítka a umrtvení veřejného prostoru. Problémem je zajisté také Severojižní magistrála, jejíž přítomnost výrazně snižuje atraktivitu veřejných prostranství, kvalitu místní občanské vybavenosti a intenzitu různorodých sociálních aktivit v exteriéru. Z hlediska vyváženého rozvoje Pankrácké čtvrti se jeví jako zásadní sledování cílů koncepčního snižování automobilové dopravy a efektivní regulace developmentu v souladu se zásadami územního rozvoje a strategickým plánem hl. města Prahy. Obecní i soukromé investice by měly směřovat do smysluplné revitalizace veřejných prostranství, výsadby zeleně a oživení funkcí a služeb místního významu. Humanizace SJM se v této optice jeví jako nepostradatelný krok.

³⁷ Tzn. snížení nivelety ulice Tábořské a zřízení podjezdu pod magistrálou na severní straně náměstí. Další podjezd pak bylo nutné vybudovat v ulici Na Veselí, aby se tramvaje dostaly do vozovny.

2.3 SEVEROJIŽNÍ MAGISTRÁLA

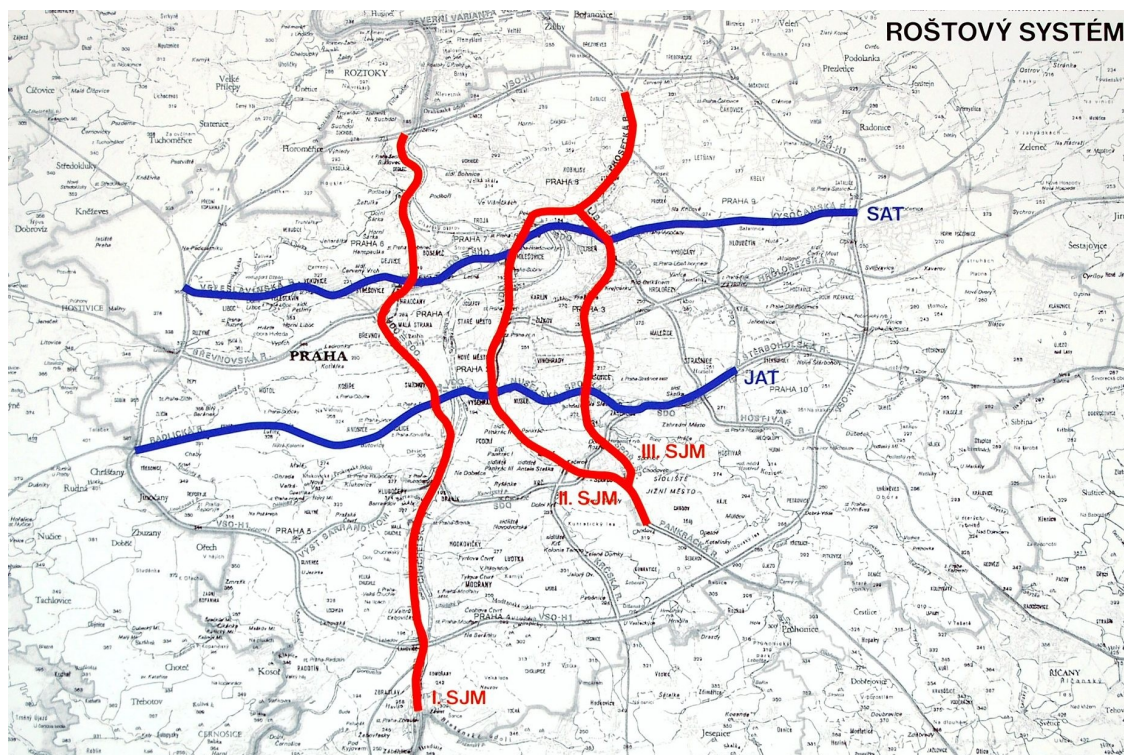
2.3.1 Magistrála jako vysokokapacitní komunikace

Nejvýznamnějším elementem proměny pankrácké čtvrti byla jednoznačně stavba Severojižní magistrály realizovaná na přelomu 60. a 70. let minulého století. „*Trasováním magistrály na úrovni ulice 5. května byla hustá bytová zástavba, včetně některých komunikací, rozdělena na dvě části, které jsou přes magistrálu navzájem spojeny jen omezeným počtem podjezdů, podchodů či nadchodů. Původní záměr výstavby Pankráce jako sídelní části města tím byl vážně narušen.*“ [Bartoň 2001: 221].

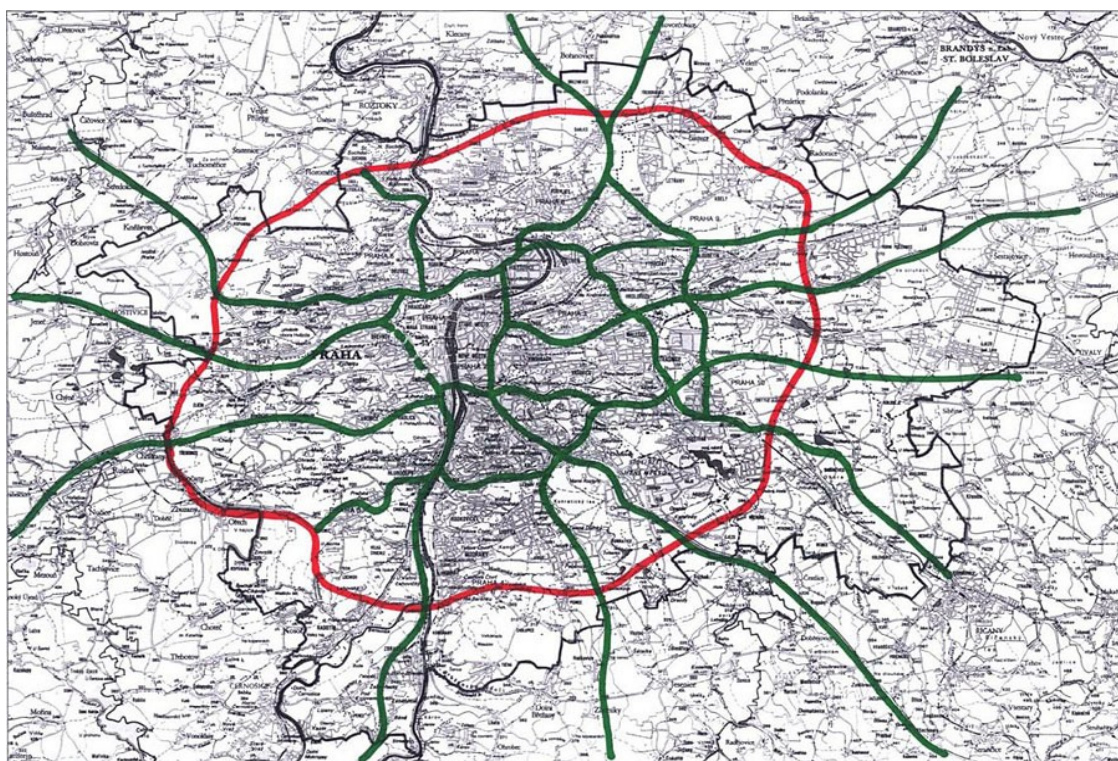
Projekt Severojižní magistrály pochází z r. 1964, kdy byl v Praze plánován tzv. *roštový systém* automobilových komunikací. Ten počítal s třemi severojižními magistrálami a dvěma východozápadními automobilovými tangentami protínajícími město v pravidelných intervalech – viz *obrázek 2.4*. Plán dopravní komunikační sítě byl však záhy částečně přepracován do podoby radiálně-okružního systému, představeného r. 1974 jako Základní komunikační systém, zkráceně ZÁKOS. Dnešní Severojižní magistrála, coby dědictví roštového systému se stala v rámci ZÁKOSu součástí vnitřního okruhu – viz *obrázek 2.5*. Můžeme tedy říci, že systém ZÁKOS budovaný v 70. a 80. letech byl v podstatě takovým hybridem roštového a radiálně-okružního systému.

V roce 1990 byl pro Prahu, částečně na základě ZÁKOSu vypracován nový dopravní systém HUS – Hlavní uliční skelet, který počítá se dvěma okruhy a sedmi radiálami – viz *obrázek 2.6*. Severojižní magistrála není v tomto silničním systému zahrnuta jako nosná komunikace.³⁸ Realita dopravní situace Prahy však rozhodně neodpovídá plánovanému modelu – ani jeden z okruhů není dosud plně zprovozněn. Obzvláště průtahy při budování vnitřního Městského okruhu, který by měl převzít velkou část dopravy se jistou měrou podepisují na tom, že magistrála stále plní roli hlavní dopravní tepny města – viz *obrázek 2.7*. Severojižní magistrála není ani součástí české dálniční sítě. Reálný charakter Severojižní magistrály i objem provozu však stavu dálnice odpovídá – ve všech úsecích magistrály se jedná o šestiproudou komunikaci se středovou bariérou, s omezením či vyloučením pěší, cyklistické a veřejné dopravy, ve všech úsecích pak projíždí 80 – 100 tisíc osobních automobilů denně [<http://www.urm.cz/cs/clanek/336/zakladni-charakteristika-sjm>].

38 Součástí radiálně okružního systému HUS a zároveň i dálniční sítě ČR je pouze tzv. Chodovská radiála, která začíná u křižovatky ulice 5. května s Jižní spojkou a napojuje se přímo na dálnici D1 do Brna. Jako součást této Chodovské radiály je veden pouze kratičký úsek ulice 5. května mezi Jižní spojkou a mimoúrovňovou křižovatkou Spořilov, což je zcela mimo řešené území.

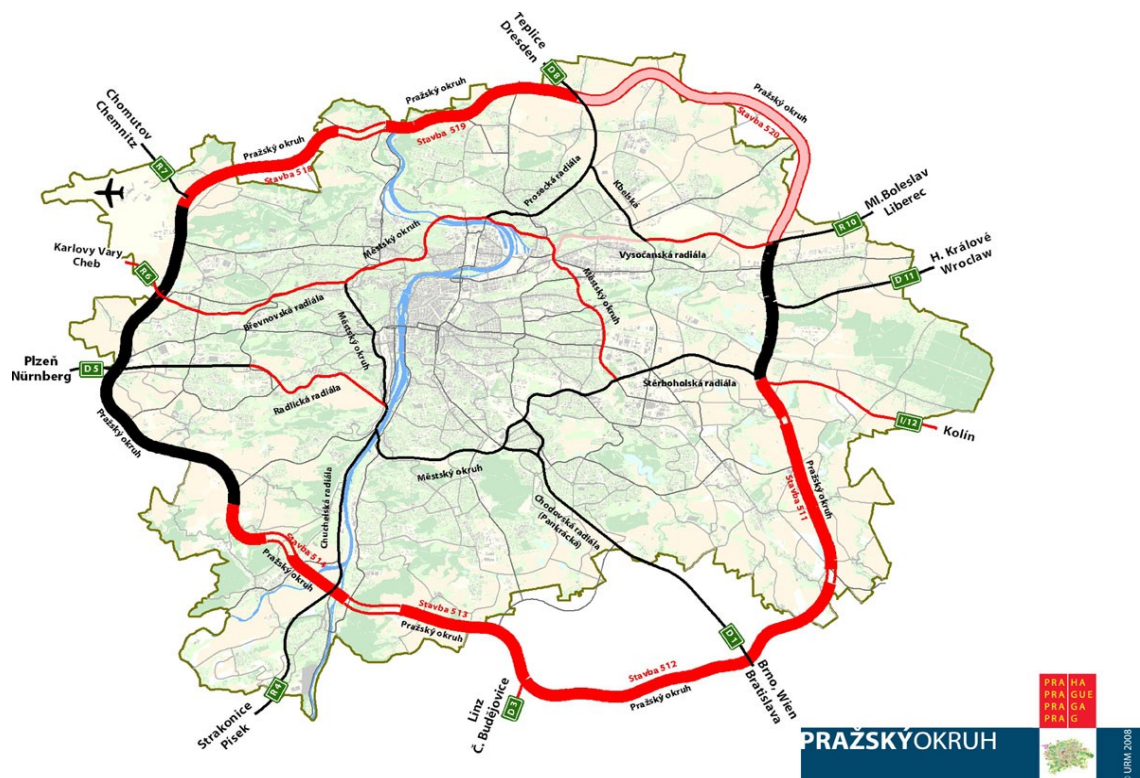


Obrázek 2.4: Schéma tzv. roštového systému dopravní sítě v Praze plánovaného v 60. letech 20. stol. [Zdroj: <http://www.pp21.cz/temp/mapy-praha/roštovy-system/> k 24.4.2013]

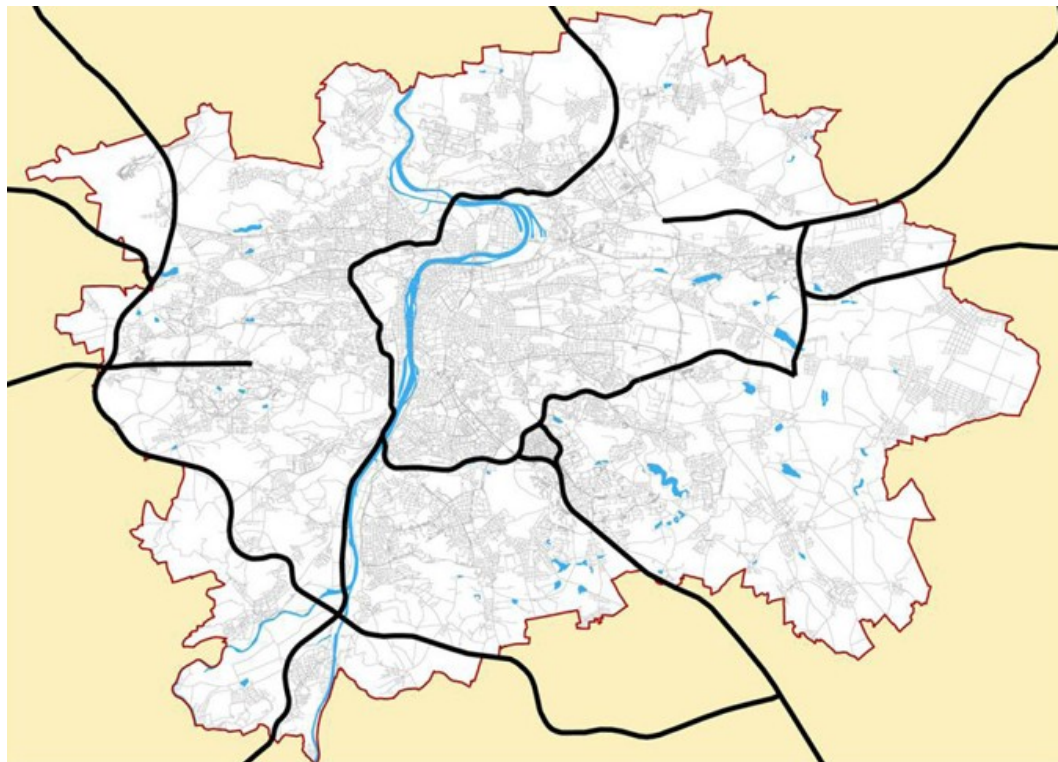


Obrázek 2.5: Dopravní systém ZÁKOS ze 70. let 20. stol.

[Zdroj: <http://mestskyokruh.info/system-nadrazene-site-komunikaci/historie-nadrazene-komunikacni-site/historicky-vyvoj/> k 24.4.2013]



Obrázek 2.6: Dopravní systém HUS z 90. let 20. stol. 2 okruhy a 7 radiál. [Zdroj: <http://www.urm.cz/cs/faq/5/kudy-povede-mestske-okruh-a-jaka-je-jeho-funkce> k 24.4.2013]



Obr. 2.7: Reálná situace dopravního řešení prahy.

Nedokončené okruhy. SJM je nosnou komunikací.

[Zdroj: <http://www.urm.cz/cs/clanek/337/soucasna-dopravni-funkce-sjm> k 24.4.2013]

2.3.2 Studie humanizace magistrály

V souvislosti s obecnou proměnou myšlení o městě a automobilové dopravě, která se koncem 20. století začala projevovat ve strategiích rozvoje mnoha evropských měst, začala se také v Praze po roce 2000 ozývat stále intenzivnější kritika vysokokapacitní komunikace uprostřed kompaktní městské tkáně a zrodila se myšlenka provoz na Severojižní magistrále zklidnit a komunikaci celkově humanizovat. V červnu 2010 pak vznikla zcela zásadní Studie humanizace magistrály Útvaru pro rozvoj města a TSK-ÚDI.³⁹ Cílem této studie je „*analýza dopravní funkce SJM, popis hlavních okruhů problémů a nástin řešení, jak a proč jednotlivým úsekům této komunikace vrátit městský charakter*“

[<http://www.urm.cz/cs/clanek/335/humanizace-severojizni-magistraly>].

Studie ÚRM definuje hlavní problémy úseku Severojižní magistrály mezi stanicemi metra Vyšehrad a Pankrác takto:

- „*dominantní role automobilové dopravy v kompaktní městské zástavbě*
- *velkorysé parametry magistrály pro individuální automobilovou dopravu*
- *nekvalitní uliční parter v kontrastu se založením a charakterem vlastní zástavby*
- *chybějící možnosti přecházení*
- *uplatnění nevhodných prvků k zamezení přecházení chodců přes vozovku*
- *omezené příčné pěší vazby: pouze lávka na předmostí Nuselského mostu, podchod u napojení ul. Lounských, podjezdy v ul. Tábořské, Na Veselí, Hvězdova-Sdružení*
- *absence kvalitní stromové zeleně v uličním prostoru*
- *neudržované travnaté dělicí pásy mezi vozovkou a chodníky*
- *výrazné překračování emisních limitů*
- *velkoplošné reklamy na domech*
- *degradace prostoru náměstí Hrdinů.*“

[http://www.urm.cz/uploads/assets/humanizace/useky_03.pdf]

Z analýzy současného stavu SJM podle studie vyplývá požadavek zklidnění SJM formou „*transformace podoby SJM z téměř dopravního koridoru do městské třídy, byť významně dopravně zatížené, tedy úkol humanizace magistrály*“

[<http://www.urm.cz/cs/clanek/340/vlivy-navrzenych-uprav>].

Na základě tranzitních průzkumů (2004 a 2009), dopravního modelování (simulace vlivu různých variant zklidnění SJM na dopravním modelu Prahy) a příkladů dobré praxe ze

39 Podrobná zpráva z této studie je dostupná na <http://www.urm.cz/cs/clanek/335/humanizace-severojizni-magistraly> k 24.4.2013.

zahraničí (Paříž, Londýn, Stockholm ad.) doporučuje studie ÚRM uplatnit následující strategie:

- *"redukce počtu jízdních pruhů, zúžení jízdních pruhů → snížení jízdní rychlosti, snížení atraktivity trasy pro individuální automobilovou dopravu*
- *umožnění příčných pěších vazeb, odstranění bariér, vytvoření přechodů pro chodce v úrovni ulice, rozšíření chodníků*
- *nahrazení mimoúrovňových křižovatek úrovnovým křížením komunikací, úrovně napojení místních příčných komunikací na magistrálu*
- *vytvoření kontinuální cyklistické trasy v hlavním dopravním prostoru ulice*
- *rehabilitace pobytových prostorů, výsadba zeleně v uličním prostoru, odstranění velkoplošných reklam z uličního prostoru*
- *umožnění parkování vozidel místní obslužnosti podél komunikace.*"

[<http://www.urm.cz/cs/clanek/339/nastroje-pro-zklidneni-a-humanizaci-sjm>]

Modelové analýzy a návrh řešení byly situovány do stavu po zprovoznění tunelového komplexu Blanka, tj. severozápadní části vnitřního Městského okruhu. Ze zpracovaných dopravních průzkumů však vyplývá, že SJM v současnosti neplní funkci vysloveně tranzitní komunikace, nýbrž slouží jako zásadní sběrná komunikace pro obsluhu vnitřní části města (území uvnitř MO).⁴⁰ To ovšem znamená, že dokončení Městského okruhu magistrále odlehčí pouze částečně. Je tedy třeba redukovat počet dopravních výkonů ve vnitřím území města. Bez tohoto opatření by jinak redukce magistrály vedla k přelévání automobilové dopravy na alternativní trasy a tedy k zvýšení zatížení širší oblasti. Kromě dokončení MO proto studie uvádí nutně paralelní nástroje pro snižování dopravních výkonů IAD ve vnitřím okruhu města:

- *regulační opatření IAD, mýtné za vjezd do vnitřního města, regulace parkovacích míst v centrální oblasti Prahy*⁴¹
- *zvýšení kapacity záchytných parkovišť P&R*
- *využívání inteligentních dopravních systémů pomocí nejnovějších informačních technologií*
- *zlepšení podmínek pro pěší a cyklisty*

40 Anketní směrový průzkum z r. 2004 i kamerový směrový průzkum z r. 2009 potvrdily závěr, že čtvrtina jízd IAD vykonávaných na SJM má zdroj i cíl uvnitř území MO, polovina jízd má uvnitř území MO zdroj nebo cíl. Pouze jedna čtvrtina jízd IAD vykonávaných na magistrále je vůči území vnitřního okruhu tranzitní. Podíl tranzitu přes celé území Prahy byl na SJM zanedbatelný [<http://www.urm.cz/cs/clanek/337/soucasna-dopravni-funkce-sjm>].

41 Studie přímo uvádí: „Je zřejmé, že zklidnění SJM je naprosto bezprostředně svázáno s otázkou zpoplatnění vjezdu (...) Lze jednoduše definovat, že míra redukce SJM je odvislá od míry restrikce.“ [<http://www.urm.cz/cs/clanek/340/vlivy-navrzenych-uprav>]

- *zvýšení podílu MHD*
- *přísnější regulace objemu a struktury funkcí developmentu v rozvojových oblastech vázaných na SJM*

[<http://www.urm.cz/cs/clanek/339/nastroje-pro-zklidneni-a-humanizaci-sjm>]

Závěrem studie ÚRM z června 2010 je tedy požadavek aplikace koncepčních strategií regulace individuální automobilové dopravy ve vnitřím okruhu města pomocí nástrojů územního plánování a dopravní politiky při sledování úkolu humanizace Severojižní magistrály a rehabilitace pobytových území i přirozených vazeb městské tkáně v jejím bezprostředním sousedství.

Uvedená východiska a požadavky naprosto splňuje ideová studie humanizace magistrály Atelieru K2 představená v květnu 2010 na výstavě Městské zásahy Praha v Centru současného umění DOX.⁴² Návrh Atelieru K2 počítá s následujícími kroky:

- snížení počtu jízdních pruhů na magistrále o jeden v každém směru
- zúžení zbylých 4 jízdních pruhů na šířku běžnou na městských komunikacích
- vytvoření středového pásu pro pěší a cyklisty lemovaného nízkou zelení a alejí vzrostlých stromů
- nahrazení nynějšího omezeného počtu podchodů a nadchodů větším počtem klasických přechodů pro chodce v úrovni ulice
- řízení hustoty provozu prostřednictvím světelné signalizace v pravidelných intervalech
- nahrazení mimoúrovňových křižovatek úrovnovým křížením a napojením komunikací
- rehabilitace prostoru náměstí Hrdinů a Pankráckého náměstí
- vytvoření pohodlné pěší a cyklistické trasy přes Nuselský most

Tyto úpravy by při splnění ostatních podmínek (dokončení MO, regulace IAD, přestavba MÚK na Kačerově ad.) měly zajistit přerozdělení uličního prostoru magistrály následujícím způsobem – současnost: 75% auta, 25% pěší a zeleň → humanizace: 56% pěší, kola a zeleň, 44% auta.

Krátce tedy můžeme říci, že ideová studie Atelieru K2 v souladu se stanovisky studie Útvaru rozvoje hl. města Prahy navrhuje transformaci stávající šestiproudé převážně automobilové komunikace na čtyřproudou komunikaci městského typu se smíšeným režimem různých druhů dopravy a místních funkcí, přičemž počítá rovněž s revitalizací přilehlých veřejných prostranství.

⁴² Ideová studie Atelieru K2 vznikla nezávisle na studii ÚRM, byla také prezentována dříve. Více o projektu Městské zásahy na <http://www.mestskezasahy.cz>.

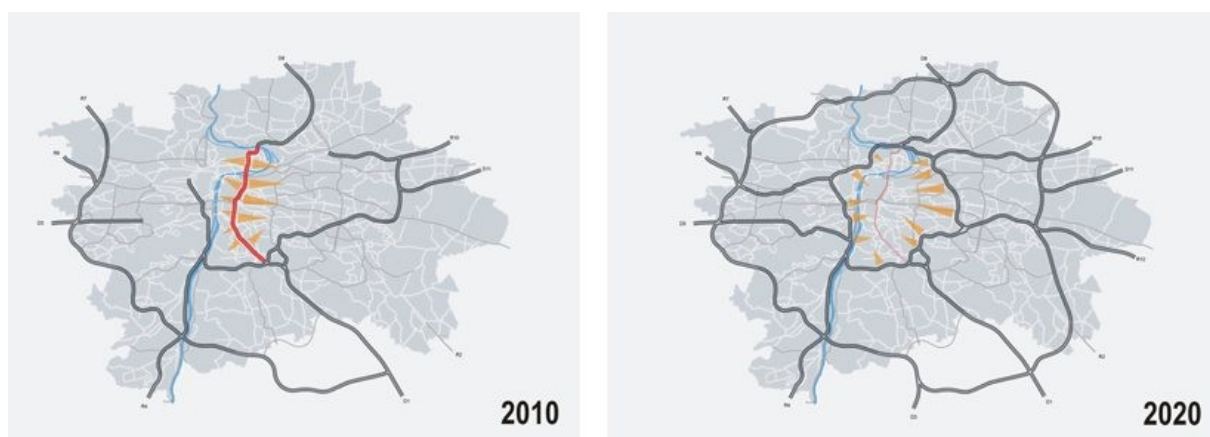
Ideový záměr a zákres urbanistického kontextu návrhu zobrazují *obrázky 2.8 až 2.10*. Komparativní řez uličním prostorem a vizualizace pěti situací v prostorách ulice 5. května, náměstí Hrdinů, Pankráckého náměstí a Nuselského mostu jsou součástí dotazníku v kapitole Přílohy.



Obrázek 2.8: Vizualizace idey přeměny magistrály na polyfunkční bulvár podle návrhu Atelieru K2 prezentovaného r. 2010 na výstavě Městské zásahy. [Zdroj: Atelier K2]



Obrázek 2.9: Zákres návrhu humanizace magistrály v úseku Nuselský most – Pankrác. [Zdroj: www.Atelier K2]



Obrázek 2.10: Vizualizace idey humanizace SJM v kontextu Prahy. [Zdroj: Atelier K2]

3. EMPIRICKÁ SONDA – ŽIVOT V OKOLÍ MAGISTRÁLY

Stěžejní částí diplomové práce je empirický průzkum spokojenosti s bydlením v lokalitě podél ulice 5. května a postojů obyvatel k variantě zklidnění automobilového provozu na magistrále. První kapitola představí metodologické pozadí průzkumu a výsledky analýzy, v interpretaci získaných dat budeme dále postupovat od obecných charakteristik respondentů, přes jejich spokojenost s bydlením, postoje k automobilové dopravě a vnímání magistrály až k finálnímu hodnocení architektonického návrhu.

3.1 POZADÍ EMPIRICKÉ SONDY, METODOLOGIE, SBĚR DAT

3.1.1 Metodologie

Vzhledem k plánovanému rozsahu a úloze empirické sondy byla zvolena kvantitativní výzkumná metodologie. Výhody kvantitativního přístupu ke zvolené problematice byly zřejmé – klasické dotazníkové šetření umožnilo oslovit poměrně velký počet obyvatel a podat statisticky relevantní informaci o postojích cílové populace. Rozhodujícím faktorem byla také skutečnost, že problematika humanizace magistrály dosud nebyla tématem sociologických průzkumů, anket, oficiálních debat s občany apod. – standardní dotazníkové šetření na odpovídajícím vzorku se tudíž jevílo jako vhodná forma prvotního orientačního zmapování terénu veřejného mínění.

Nevýhodou standardizovaného dotazování pohopitelně byla jistá redukce informací a nedostatečný vhled do postojových motivací respondentů. Snahou tuto slabinu alespoň částečně kompenzovat bylo zapojení kvalitativní optiky a imaginace v rámci explorační fáze výzkumu. V iniciační fázi výzkumu bylo provedeno několik kvalitativních hloubkových rozhovorů za účelem odhalení neuvědomovaných aspektů a souvislostí tématu, což následně pomohlo při operacionalizaci jednotlivých pojmů a sestavování vhodného dotazníku.⁴³ Důležitou součástí úvodní explorační fáze byla rovněž procházka s fotografováním, náhodné zastavení se „na pár slov“ s lidmi na ulici či v obchodech a konzultace s architektem návrhu.⁴⁴

⁴³ Přepisy dvou kvalitativních hloubkových rozhovorů v kapitole Přílohy.

⁴⁴ Václav Škarda, Ateliér K2.

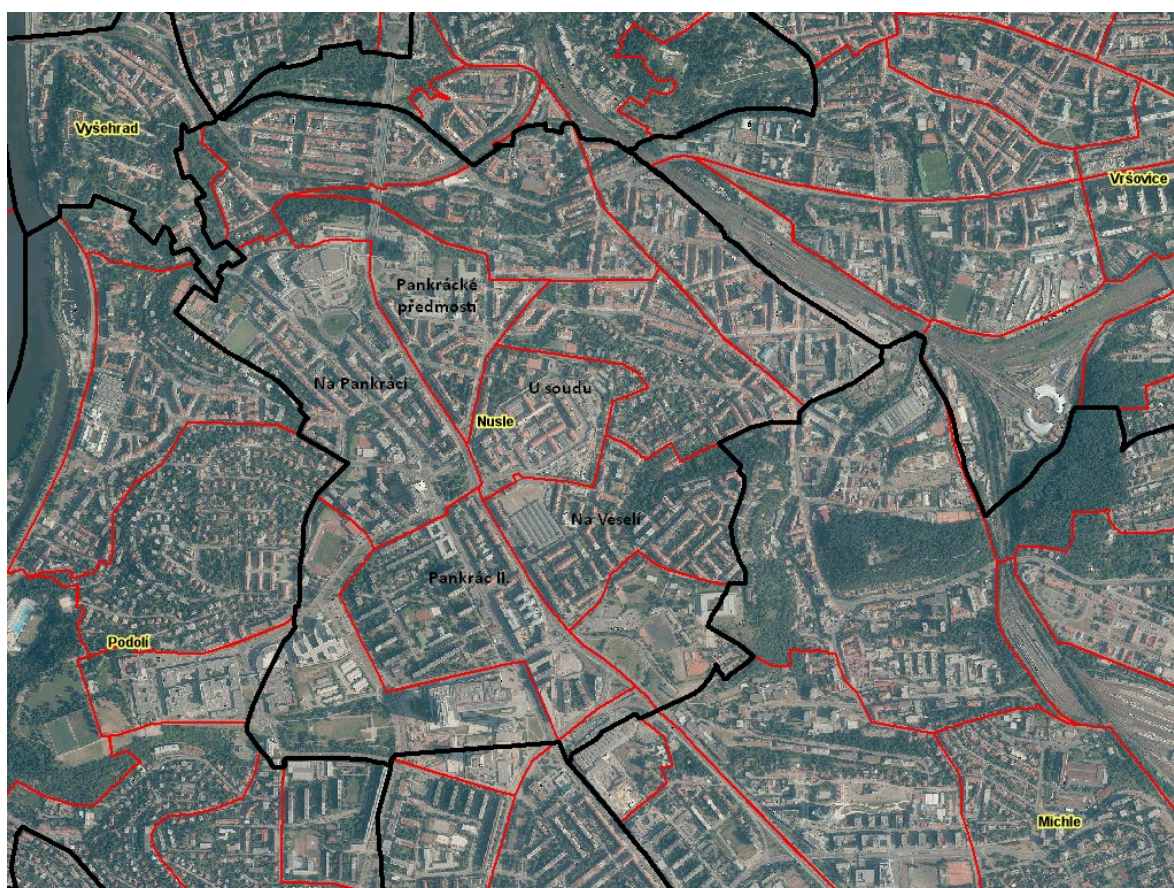
Výzkumným nástrojem byl dotazník obsahující celkem 20 otázek rozdělených do 4 sekcí podle zaměření.⁴⁵ Při sestavování dotazníku byla sledována především jeho všeobecná srozumitelnost a minimální délka při pokrytí všech podstatných oblastí tématu. Jeho vyplnění mělo respondentům trvat cca 15 minut. Úvodní část dotazníku byla zaměřena na obecné charakteristiky bydlení – zajímalo nás, jak dlouho a kde konkrétně respondenti v této čtvrti žijí, co se jim na bydlení zde líbí či nelíbí a jak jsou zde celkově spokojeni. Druhá sekce otázek se týkala automobilové dopravy – zajímalo nás, zda a jak intenzivně se problémy spojené s vysokou frekvencí automobilové dopravy na magistrále dotýkají obyvatel přilehlé obytné čtvrti. Třetí část dotazníku byla věnována hodnocení návrhu humanizace magistrály – ptali jsme se, zda a do jaké míry by obyvatelé lokality uvítali či neuvítali variantu zklidnění automobilové dopravy a usnadnění pěšího provozu na této komunikaci. Závěrečná část dotazníku zjišťovala socio-demografické charakteristiky domácností respondentů.

V aplikaci spravující webový dotazník na serveru *www.surveymonkey.com* byla nastavena podmínka neumožňující přeskakovat jednotlivé otázky – respondenti museli nejprve zodpovědět všechny otázky v rámci jedné sekce, jinak je program nepustil na následující stránku dotazníku. Toto omezení mělo především eliminovat výskyt tzv. *non-response*, tzn. omylem či záměrně nezodpovězených otázek, zároveň však také mělo přiblížit samovyplňovací webový dotazník klasické situaci rozhovoru s tazatelem, který respondentům také dopředu neukazuje další otázky a motivuje respondenty k zodpovězení všech otázek v dané posloupnosti. Zvažována byla také možnost zadat v programu restrikcí vyplnění jen jednoho dotazníku z jedné IP adresy (jednoho počítače) – tímto omezením by se dalo redukovat riziko, že se v souboru objeví jeden respondent několikrát. Nakonec však nebyla tato podmínka zadána, čímž byla naopak umožněna účast např. dvěma různými členům domácnosti apod.

3.1.2 Dotazovací okrsek

Pro účely sběru dat bylo třeba jednoznačně vymezit okrsek, v němž budou respondenti kontaktováni. Prvním krokem byl výběr pěti Základních sídelních jednotek (tj. nejmenších statisticky evidovaných urbanistických obvodů), jejichž území v určeném úseku přiléhá k magistrále a je tak její přítomností přímo ovlivňováno. Jedná se o ZSJ: Na Pankráci, Pankrácké předmostí, U soudu, Na Veselí a Pankrác II – viz *obrázek 3.1*.

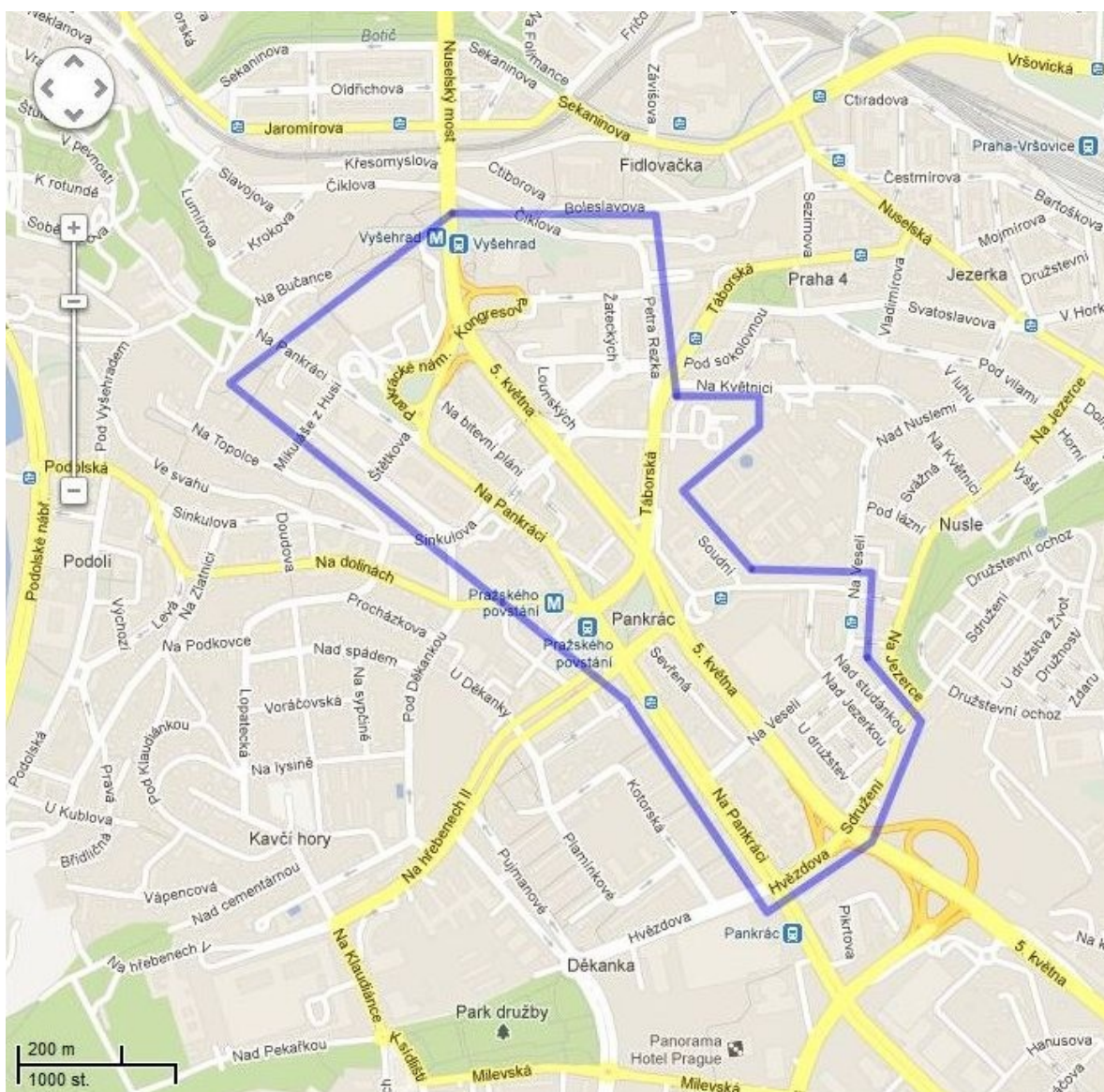
45 Kompletní dotazník v kapitole Přílohy.



Obrázek 3.1: Základní sídelní jednotky. [Zdroj: Registr sčítacích obvodů a budov ČSÚ]

Dalším krokem bylo osobní seznámení s konkrétní fyzickou podobou tohoto území, identifikace přirozených hranic prostředí a charakteru jednotlivých ulic prostřednictvím dlouhé procházky a fotografování. Na základě těchto poznatků a na základě některých informací získaných v průběhu iniciačních rozhovorů byl v rámci diskutovaného území definitivně vymezen dotazovací okrsek – viz obrázek 3.2. Hlavními osami řešeného území jsou ulice 5. května, Na Pankráci, Tábořská, Hvězdova a Sdružení. Největší veřejná prostranství tu tvoří Náměstí hrdinů a Pankrácské náměstí.

Vzhledem k rozloze dotazovacího okrsku, při daném časovém harmonogramu a jedné osobě řešitele pochopitelně nebylo možné oslovit všechny obyvatele řešeného území. Při sběru dat byla proto aplikována metoda náhodné procházky pro výběr domů, jejichž obyvatelé budou osloveni. Jediným kritériem tu bylo poměrné rozložení vybraných domů v různých ulicích po celém území definovaného okrsku.



Obrázek 3.2: Dotazovací okrsek. [Zdroj: <https://maps.google.cz/> k 24.4.2013]

3.1.3 Sběr dat, výběr respondentů

Sběr dat byl proveden technikou webového dotazování (CAWI⁴⁶) prostřednictvím profesionálního serveru www.surveymonkey.com k němuž poskytla bezplatný přístup společnost Millward Brown. Metoda CAWI využívá samovypíňovacího webového dotazníku, který respondenti vyplňují sami bez asistence tazatele po připojení k internetu, pro přístup k dotazníku potřebují znát pouze příslušnou webovou adresu. Respondenti byli osloveni přes své domovní poštovní schránky krátkou pozvánkou obsahující základní informaci o výzkumu, potřebný internetový odkaz na dotazník a kontakt na řešitelku.⁴⁷

⁴⁶ Computer Aided Web Interviewing.

⁴⁷ Pozvánka pro respondenty v kapitole Přílohy.

Ve vybraném domě byly pozvánky vhozeny do všech jménem označených poštovních schránek s výjimkou těch, které byly označeny jmény cizinců nebo těch, které byly naprosto přeplněné a prozrazovaly, že v příslušném bytě pravděpodobně delší dobu nikdo nebydlí. Domovní poštovní schránky v dané lokalitě v naprosté většině nejsou přístupné z ulice, pro vhození pozvánek bylo téměř vždy třeba dostat se do domu, což proces kontaktování respondentů výrazně komplikovalo. O přístup k poštovním schránkám bylo nutno žádat jeho obyvatele – buď pokud šel někdo zrovna dovnitř či ven anebo po zazvonění na náhodný zvonek. Před vybraným domem se řešitelka nezdržela déle než 10 minut, pokud v této lhůtě nedošlo ke zprostředkování přístupu ke schránkám, byl pro kontaktování respondentů vybrán jiný dům opět metodou náhodné procházky.

Sběr dat probíhal necelých šest týdnů od středy 23. 1. 2013 do neděle 3. 3. 2013. Během této doby proběhlo roznášení pozvánek do poštovních schránek v pěti pracovních dnech v době od 16 do 19 hodin, kdy byla velká šance potkat u vchodů do domů obyvatele jdoucí z práce apod. Roznos pozvánek byl proveden ve středu 23. 1., v úterý 5. 2., ve čtvrtek 7. 2., v pátek 8. 2. a v pondělí 18. 2. 2013. Celkem bylo rozdáno 1070 pozvánek k účasti na webovém dotazníku.

Jistým problémem se stala velmi nízká návratnost. K datu 14. 2. 2013 bylo osloveno 900 domácností, z nichž se sešlo 50 kompletních odpovědí, tzn. průběžná návratnost po třech týdnech sběru dat byla pouhých 5,5%. Vzhledem k takto nízké návratnosti byl sběr dat při náhodné procházce doplněn bezprostředním osobním kontaktováním lidí na ulici. Přitom byla lidem nabízena také možnost vyplnit tištěnou verzi dotazníku, která mohla být pro mnohé z nich jednodušší, důvěryhodnější a celkově příjemnější (zvláště pro starší generace a lidi s nižším vzděláním bez vlastního přístupu k internetu apod.). Papírový dotazník respondenti opět vyplňovali samostatně doma, načež byl po pár dnech vyzvednut řešitelkou při osobní návštěvě. Bezprostřední oslovování lidí na ulici a rozdávání tištěných dotazníků proběhlo ve čtyřech pracovních dnech v různé denní doby, jednalo se o pondělí 18. 2., čtvrtek 21. 2., pátek 22. 2. a pondělí 25. 2. 2013. Celkem bylo rozdáno 30 papírových dotazníků.

Celkový počet oslovených činil 1100 obyvatel lokality (1070 pozvánek na web + 30 papírových dotazníků). Během 40 dnů sběru dat bylo sebráno celkem 108 kompletních odpovědí, z toho 20 respondentů odpovědělo prostřednictvím tištěné verze dotazníku. Webový dotazník tedy kompletně vyplnilo 88 respondentů. Nedokončená odpověď byla v celém souboru pouze jedna, náš webový dotazník tedy navštívilo celkem 89 lidí. Celková návratnost tak nakonec činila necelých 10%.

Oslovování respondentů prostřednictvím pozvánek k účasti na internetovém dotazování s sebou neslo určitý charakter samovýběru a průzkum měl tudíž jisté rysy ankety. Dalo se očekávat, že webový dotazník budou mít tendenci vyplnit relativně častěji respondenti mladší a s vyšším vzděláním. Tento předpoklad se potvrdil – k datu 14. 2. 2013 při 50 sebraných odpovědích ve struktuře vzorku výrazně převažovala věková skupina 20 – 39 let (56% oproti statistické opoře 33% pro populaci MČ Praha 4) i skupina vysokoškolsky vzdělaných respondentů (64% oproti statistické opoře 23% pro populaci MČ Praha 4). Stejně tak lze obecně předpokládat, že obyvatelé, kteří se rozhodnou dotazník vyplnit budou mít pravděpodobně také vyhraněnější názory a větší zájem o dění ve své čtvrti než ti, kteří se dotazování nezúčastní. Oba tyto jevy zajisté komplikovaly snahu o zachování reprezentativity výběrového souboru.

Kontaktování respondentů bylo proto v druhé půli procesu sběru dat částečně doplněno bezprostředním oslovováním obyvatel přímo na ulici či v obchodech dle konceptu náhodné procházky. Osobní kontakt umožnil cílené oslovení většího počtu nedostatečně zastoupených skupin respondentů, tzn. starších lidí a důchodců, ale třeba i manuálně pracujících, prodavaček apod., u nichž se dalo předpokládat nižší vzdělání. Tímto způsobem se výsledná reprezentativita výběrového souboru významně vylepšila.

Odchylka ve věkové a vzdělanostní struktuře byla v závěru sběru dat redukována rovněž vyřazením osmi příslušníků nadhodnocených skupin. Z celkem obdržených 108 odpovědí bylo vyřazeno 8 respondentů ve věku 20 – 39 let s VŠ vzděláním.⁴⁸ Výběrový soubor tak nakonec tvořilo 100 respondentů.

3.1.4 Statistický soubor

Velikost statistického souboru byla s ohledem na možnosti diplomové práce a velikost cílové populace (resp. odhadovaný počet obyvatel řešeného území dle Registru sčítacích obvodů a budov ČSÚ) stanovena na 100 respondentů. Na území vybraných pěti Základních sídelních jednotek je registrováno celkem 18796 obyvatel v 11094 bytech a 700 domech. Hranice definovaného dotazovacího okrsku ovšem nezahrnují celé toto území, zahrnuté nejsou především hustě osídlené zástavby Družstevního ochozu a panelového sídliště Pankrác) – počet obyvatel dotazovacího okrsku jsme odhadli na cca 15 tisíc obyvatel. Stanovený vzorek 100 respondentů by tak při platnosti našeho odhadu tvořil jednu stopadesátinu cílové populace.

⁴⁸ Ze skupiny 28 relevantních respondentů byla vyřazena každá třetí odpověď.

V zájmu zachování reprezentativity měla struktura statistického souboru přibližně odpovídat struktuře cílové populace. Za tímto účelem byly sledovány tři základní demografické kategorie respondentů, a sice pohlaví, věk a dosažené vzdělání. Struktura výběru byla porovnávána se strukturou populace MČ Praha 4 dle předběžných výsledků SLDB 2011 poskytnutých pro tuto diplomovou práci pracovníci ČSÚ⁴⁹ – viz *tabulka 3.1*.

SROVNÁNÍ STRUKTUR VÝBĚROVÉHO SOUBORU A POPULACE		
POHLAVÍ	Výběrový soubor	Populace MČ Praha 4*
Muži	45%	47%
Ženy	55%	53%
Celkem	100%	100%
<i>*Zdroj: ČSÚ, Věkové složení obyvatelstva MČ Praha 4, stav k 31. 12. 2011</i>		
VĚK	Výběrový soubor	Populace MČ Praha 4**
15 – 19 let	2%	4%
20 – 29 let	17%	14%
30 – 39 let	22%	19%
40 – 49 let	18%	16%
50 – 59 let	15%	13%
60 a více let	26%	34%
Celkem	100%	100%
<i>**Zdroj: ČSÚ, Věkové složení obyvatelstva MČ Praha 4, stav k 31. 12. 2011 Relativní četnosti kategorií vzhledem k populaci 15-ti leté a starší.</i>		
VZDĚLÁNÍ	Výběrový soubor	Populace MČ Praha 4***
ZŠ	3%	13%
SŠ bez maturity	9%	28%
SŠ s maturitou + VOŠ	35%	36%
VŠ	53%	23%
Celkem	100%	100%
<i>***Zdroj: ČSÚ, SLBD 2001. Vzdělání zjištěno u 98% populace 15-ti leté a starší. Předběžné výsledky SLBD 2011 uvádí vzdělání pouze u 90% populace 15+.</i>		

Tabulka 3.1: Srovnání struktur výběrového souboru a populace MČ Praha 4 podle tří znaků.

Reprezentativitu výběrového souboru podle uvedených tří znaků jsme testovali Chí-kvadrát testem dobré shody.⁵⁰ Předpoklad shodného rozdělení dané proměnné v populaci byl tímto testem zamítnut pouze v případě vzdělání. Z hlediska struktury pohlaví i věkové struktury je náš soubor reprezentativní.

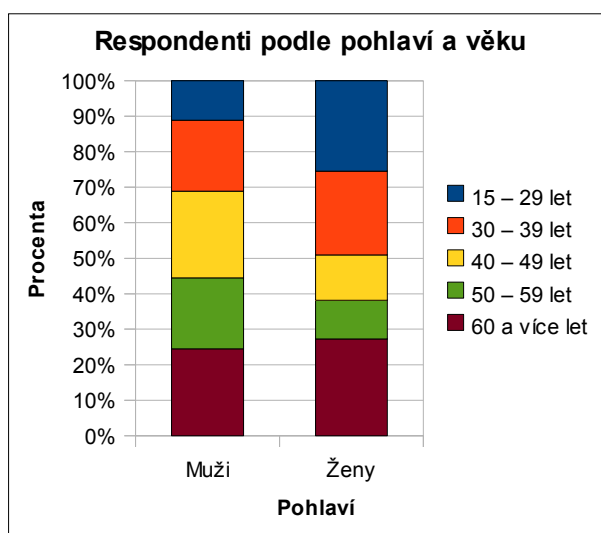
49 Zvažováno bylo i použití zaostřenějších údajů za území dotčených Základních sídelních jednotek – ty jsou však řádově starší (ze SLBD 2001), novější údaje za ZSJ v době přípravy empirické sondy ještě nebyly k dispozici. Svou váhu ve výběru statistické opory pro srovnání struktury výběru hrál i fakt, že v případě dané lokality se z hlediska socio-demografické struktury pravděpodobně nejedná o nijak zvláštně specifikovaný sídelní celek (jakým bývají např. tzv. nová sídliště či satelity), ale o víceméně standardní součást městského obvodu Praha 4.

50 Tabulkové výsledky testování reprezentativity v kapitole Přílohy.

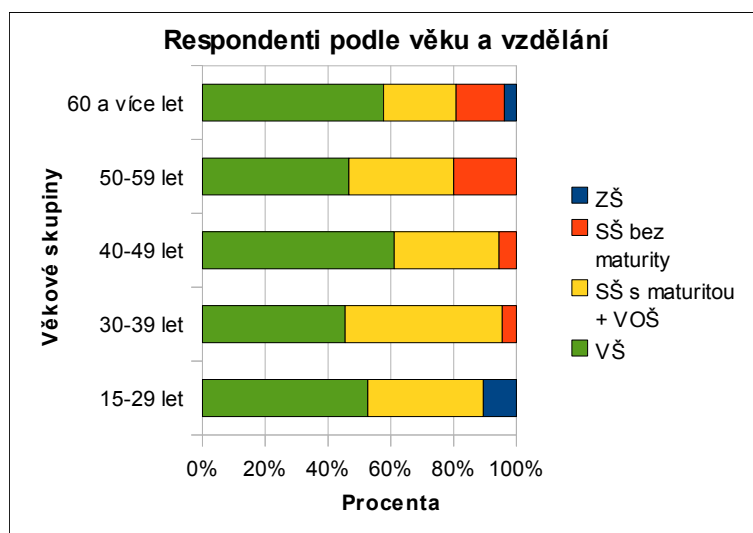
Odchytky kategorií při třídění podle pohlaví i věku dosahují pouhých 2 – 3%. Výraznější odchylka 8% se týká pouze nejstarší kategorie respondentů 60+, u nichž byla ochota účastnit se výzkumu, ať už prostřednictvím webového či papírového dotazníku, obecně nejnižší. Vysvětlení přitom může být dvojí: jednak starší lidé velmi často nemají možnost připojení k internetu ani základní zkušenosti či důvěru k internetovým aplikacím, a jednak byli starší lidé i při osobním kontaktu velmi často nedůvěřiví a nekomunikativní, což mohlo souviset s obavami o bezpečnost, neochotou být vytrhován ze svého každodenního rytmu apod.

Chí-kvadrát test naopak zamítl hypotézu reprezentativity výběrového souboru z hlediska vzdělanostní struktury. V souboru nám významně převažují vysokoškolsky vzdělaní na úkor vyučených, příp. respondentů se základním vzděláním, a to v podstatě ve všech věkových kategoriích. Může to být způsobeno jednak tím, že lidé s nižším vzděláním mívají obecně obtížnější přístup k internetu, ale i tím, že lidé s vyšším vzděláním bývají ochotnější spolupracovat na výzkumném šetření, zvláště pak v případě studentské diplomové práce, na niž si mnozí z nich jistě sami pamatují.

Šetření bylo zaměřeno na populaci starší 15-ti let. Nejmladšímu respondentovi ve výběru bylo 16 let, nejstaršímu 95 let. Rozložení věkových skupin podle pohlaví respondentů zobrazuje *graf 3.1*. Rozložení vzdělanostních skupin v rámci věkových skupin respondentů pak zobrazuje *graf 3.2*.



Graf 3.1: Respondenti podle pohlaví a věku. [N = 100]



Graf 3.2: Respondenti podle věku a vzdělání. [N = 100]

3.1.5 Vážení dat

Nedostatečnou reprezentativitu vzdělanostní struktury souboru jsme se pokusili kompenzovat převážením dat podle struktury cílové populace. Vzhledem k nízkým četnostem prvních dvou vzdělanostních kategorií („ZŠ“ a „SŠ bez maturity“) jsme ještě před výpočtem příslušných vah provedli jejich sloučení a dále jsme pracovali s celkem třemi kategoriemi vzdělání. Váhy jsme vypočítali jako podíl očekávaných (populačních) četností a empirických (pozorovaných) četností pro každou ze tří kategorií – viz tabulka 3.2.

V případě první kategorie „ZŠ + SŠ bez maturity“ však vyšla výsledná váha značně vysoká – 3,42. To znamená, že jeden respondent této kategorie by po převážení dostal váhu více než třikrát větší. V tom případě by se však vážení dat stalo příliš zkreslujícím faktorem (zvláště pak při poměrně malé velikosti vzorku N = 100).

Nabízela se ještě možnost přistoupit ke sloučení problematické kategorie „ZŠ + SŠ bez maturity“ s kategorií „SŠ s maturitou + VOŠ“, jejíž pozorovaná četnost naopak velmi dobře odpovídala populaci a výsledná hodnota vah pro dvě vzdělanostní skupiny by se tímto upravila na přijatelné hodnoty – viz tabulka 3.2.

VÁŽENÍ DAT PODLE VZDĚLÁNÍ			
Vzdělání 3 skupiny	Oček. četnosti (populace)*	Empir. Četnosti (soubor)	Váha
ZŠ + SŠ bez maturity	41%	12%	3,42
SŠ s maturitou + VOŠ	36%	35%	1,03
VŠ	23%	53%	0,43
Celkem	100%	100%	
Vzdělání 2 skupiny	Oček. četnosti (populace)*	Empir. Četnosti (soubor)	Váha
ZŠ + SŠ + VOŠ	77%	47%	1,64
VŠ	23%	53%	0,43
Celkem	100%	100%	
* Zdroj: ČSÚ, SLBD 2001. 2% kategorie „Vzdělání nezjištěno“ byla zahrnuta do kategorie VŠ.			

Tabulka 3.2: Vážení dat podle vzdělání.

Plošné sloučení takto rozdílných vzdělanostních skupin by však již bylo interpretačně stěží přijatelné. Zmíněné vzdělanostní skupiny respondentů jsou natolik specifické a nezaměnitelné, že sloučením všech nevysokoškolských stupňů vzdělání do jediné kategorie narážíme na silnou redukci informace. Dosažení reprezentativity prostřednictvím vážení dat za tuto cenu by tak v našem případě ztrácelo oporu a smysl. Přijatelnější pro nás tedy nakonec bylo přijmout fakt, že ve vzorku je vyšší podíl vysokoškolsky vzdělaných respondentů, mít jej na paměti při interpretaci dat a na přílušných místech jej patřičně komentovat.

3.1.6 Měření závislostí

Vztahy mezi proměnnými v následující analýze byly testovány Chí-kvadrát testem závislosti pro kontingenční tabulky. Užívány přitom byly dvě symetrické míry závislosti dle vhodnosti pro dané statistické měřítko zkoumaných proměnných. Jedná se o koeficient kontingence C pro nominální proměnné a korelační koeficient gama pro ordinální proměnné. Oba koeficienty měří sílu závislosti proměnných podobným způsobem, jsou tedy orientačně víceméně srovnatelné.

3.2 CHARAKTERISTIKY RESPONDENTŮ, UKAZATELE BYDLENÍ

Kromě uvedených základních tří faktorů (pohlaví, věku a vzdělání) popsaných výše bylo v rámci třídění respondentů sledováno několik dalších socio-demografických kategorií a ukazatelů bydlení. Patří sem především umístění bydliště, dosavadní délka bydlení, frekvence pohybu po magistrále a dále zařazení respondentů z pohledu ekonomické aktivity, právní forma užívání bytu, přítomnost dětí v domácnosti a frekvence užívání osobního automobilu. Přehledný souhrn třídění uvádí *tabulka 3.3*.

CHARAKTERISTIKY RESPONDENTŮ	
Zóna bydliště	
1. Zóna magistrály	42%
2. Střední zóna	29%
3. Klidová zóna	29%
Jak dlouho tu již bydlí	
Méně než 3 roky	17%
4 – 10 let	21%
11 – 20 let	18%
Více než 20 let	44%
Jak často přichází na magistrálu	
Denně	48%
Týdně	19%
Měsíčně	18%
Zcela výjimečně	15%
Jak často jezdí autem	
Denně	20%
Týdně	30%
Měsíčně	19%
Zcela výjimečně	18%
Nikdy	13%
Děti v domácnosti	
Ano	27%
Ne	73%
Právní forma užívání bytu	
Vlastníci	67%
(Pod)nájemníci	33%
Ekonomická aktivita	
Zaměstnanci	48%
OSVČ	17%
Studující	7%
Rodič. dovolená / v domácnosti	6%
Nezaměstnaní	2%
Důchodci	20%

Tabulka 3.3: Třídění respondentů – souhrn. [N=100]

V rámci úvodních hypotéz byl předpokládán potenciální vliv zjišťovaných socio-demografických charakteristik respondentů na formování jejich postojů k bydlení, k automobilové dopravě atp. Předpokládali jsme například, že to, jak často respondenti jezdí autem by mohlo významně ovlivňovat jejich názor na opatření směřující k omezování individuální automobilové dopravy. Podobně také že to, zda respondenti ve své domácnosti vychovávají děti, by mohlo souviset s jejich hodnocením některých aspektů bydlení (kvalita životního prostředí, dostupnost dětských hřišť, lékařské péče atp.), případně s mírou jejich zájmu o zklidnění automobilové dopravy v blízkosti jejich domovů. Potenciální vliv na postoje k bydlení bylo možné očekávat rovněž v otázce právní formy užívání bytu či dosavadní délky bydlení v této čtvrti – v postojích vlastníků bytů či lidí žijících zde již dlouhá léta se mohla projevit větší míra tolerance vůči určitým problematickým jevům díky dlouho trvajícimu zvyku a dávné nutnosti přizpůsobení se, případně na druhou stranu větší míra kritiky pramenící z intenzivnějšího vztahu k místu bydliště a starosti o jeho kvalitní prostředí.

V případě zařazení respondentů z hlediska ekonomické aktivity nebyla očekávána významná souvislost s postoji k bydlení a dopravě, otázka byla do dotazníku zařazena pouze pro orientaci, jako standardní třídící ukazatel podobných sociologických průzkumů.

Následující analýzy ovšem ukázaly, že zjišťované socio-demografické charakteristiky respondentů měly jen zcela výjimečný a poměrně zanedbatelný vliv na vyjádřené názory a postoje k daným tématům. Velice důležitým ukazatelem naopak byla poloha bydliště v rámci čtvrti, resp. vzdálenost bydliště respondentů od magistrály – zóna bydliště se ukázala být určujícím faktorem řady postojových tendencí obyvatel Pankrácké terasy.

V dotazníku byla zjišťována přesná poloha bydliště v rámci lokality – respondenti měli uvést název ulice, v níž nyní bydlí. Podařilo se nám získat celkem 31 variant odpovědi, tzn. 31 ulic po celém území zvoleného dotazovacího okrsku – tím bylo hypoteticky zajištěno zastoupení různých pohledů na magistrálu ovlivněných fyzickou polohou bydliště v rámci čtvrti. Konkrétních 31 ulic, v nichž naši respondenti bydlí, bylo pro lepší orientaci a pro účely analýzy rozděleno do tří zón podle vzdálenosti od magistrály (jako relevantní hledisko přitom vstupovala také osobní znalost fyzické podoby jednotlivých ulic získaná především při terénní práci na sběru dat). Tyto zóny jsme nazvali: 1) *Zóna magistrály*, 2) *Střední zóna*, 3) *Klidová zóna*.

První zónu tvoří přímo ulice 5. května a náměstí Hrdinů – v tomto bezprostředním kontaktu s magistrálou žije 42% dotázaných. Skupina obyvatel *Zóny magistrály* přitom odpovídá skupině 42 respondentů, kteří zároveň v kontrolní otázce dotazníku uvedli, že v současnosti bydlí na magistrále. Adresu ulice 5. května z toho přímo uvedlo 26 respondentů,

zbylých 16 respondentů bydlících na magistrále jsou obyvatelé náměstí Hrdinů anebo menších ulic přiléhajících k magistrále (např. Hradeckých, U gymnázia ad.), jejichž rohové domy tak reálně na magistrále stojí.

Druhá, tzv. *Střední zóna* se nachází v blízkém dosahu magistrály, tj. do 200 metrů. Jejimi hlavními osami jsou ulice Na Pankráci, Tábořská a Na Veselí. V této oblasti středního vlivu magistrály bydlí 29% respondentů. Ulice třetí *Klidové zóny* leží 200 – 500 metrů od magistrály a obyvatelé této zóny mnohdy prakticky nemusí přijít do kontaktu s magistrálou – bydlí zde rovněž 29% dotázaných.

Na magistrále tedy v současné době bydlí 42% respondentů. Doplnující a kontrolní otázka zjišťovala též, zda někdo z dotázaných bydlel na magistrále někdy v minulosti (a má tudíž zkušenost s bydlením v jejím bezprostředním vlivu). Respondentů, kteří uvedli, že na magistrále v minulosti nějaký čas bydleli (nyní však již bydlí jinde) bylo ovšem pouze 5. Rozhodli jsme se proto sloučit tuto slabě zastoupenou kategorii se skupinou těch, kteří v současnosti ani nikdy dříve na magistrále nebydleli (53%). Předchozí zkušeností s bydlením na magistrále se tak vzhledem k malé četnosti pozorování v další analýze nebudeme zabývat. Postačí nám souhrnná informace, že na magistrále (tzn. v první zóně) bydlí dvě pětiny respondentů (42%) oproti třem pětinaám respondentů bydlících mimo magistrálu, tzn. v druhé a třetí zóně (58%).

Ptali jsme se také, jak často bez ohledu na místo bydliště respondenti v roli chodce či cyklisty přijdou do kontaktu s magistrálou, tzn. jak často ulici 5. května přechází, podchází, nebo se po ní pěšky či na kole pohybují. Téměř polovina dotázaných (48%) se s magistrálou takto setkává denně (z valné většiny jsou to pochopitelně ti, kteří na ní bydlí). Dvě třetiny dotázaných (67%) se s magistrálou v roli chodce setkává alespoň jednou týdně. 85% respondentů pak přichází do kontaktu s magistrálou víceméně pravidelně, tzn. alespoň v měsíčním intervalu.

Více než dvě pětiny respondentů (44%) bydlí v této čtvrti déle než 20 let. Někteří z těchto respondentů z řad důchodců starousedlíků tak ještě sami zažili komplexní proměnu pankrácké obytné čtvrti v 70. letech, stavbu Nuselského mostu, metra a Severojižní magistrály. Celkově lze říci, že většina respondentů má s bydlením na Pankrácké terase dlouholeté zkušenosti – tři pětiny souboru (62%) totiž tvoří obyvatelé žijící zde více než 10 let.

3.3 SPOKOJENOST S BYDLENÍM

Úvodní část dotazníku obsahovala celkem čtyři otázky zabývající se spokojeností s bydlením. Nejprve jsme se respondentů zeptali, co považují za hlavní výhodu a nevýhodu bydlení v této čtvrti. Umístěním dvou otevřených otázek na začátek byla sledována především větší spontaneita odpovědí, resp. neovlivnění prvotních úvah respondentů hodnocením předložených možností. Následovala běžně používaná baterie otázek měřící míru spokojenosti s jednotlivými aspekty bydlení a nakonec otázka na celkovou spokojenost s bydlením.

3.3.1 Výhody a nevýhody bydlení na Pankráci

Jako hlavní výhodu nebo jednu z hlavních výhod – respondenti mohli v otevřené otázce uvést i více možností – uvádí více než dvě pětiny respondentů blízkost metra. Obecně dobrou dopravní dostupnost MHD si pochvalují téměř tři čtvrtiny dotázaných. S rychlým a snadným dopravním spojením jistě souvisí další výhoda, kterou uvádí více než polovina respondentů, a sice blízkost centra města.

Třetina respondentů považuje za jednu z hlavních výhod také blízkost zelených ploch a parků, především Vyšehradu. Jmenovitě Vyšehrad se v odpovědích na otevřenou otázku objevuje téměř u každého čtvrtého respondenta. Lze tedy odhadnout, že jde o místo u zdejších obyvatel velmi oblíbené, ke kterému se pravděpodobně váží mnohé symbolické významy spojené s místem bydliště. Blízkost parků přitom uvádí relativně častěji obyvatelé *Klidové zóny*, než obyvatelé *Zóny magistrály*.

Tři nejčastěji zmiňované hlavní výhody bydlení v lokalitě Pankrácké terasy jsou tedy: dobrá dopravní dostupnost MHD, blízkost centra města a blízkost rekreačních zelených ploch, zejména Vyšehradu. Tyto tři hlavní výhody se u jednotlivých respondentů velmi často kombinují – alespoň dvě z nich současně uvádí 57% respondentů.

15% dotázaných uvádí jako výhodu klid v okolí místa bydliště. Pochopitelně však prakticky všichni, kteří si pochvalují klid, bydlí relativně daleko od magistrály (dále než 200 metrů, tzn. na území námi definované třetí *Klidové zóny*). 15% respondentů uvedlo jako jednu z hlavních výhod občanskou vybavenost lokality, zejména nákupní možnosti v OC Arkády – většina z nich přitom patří k mladší generaci 15 – 39 let. Výhodu spatřují někteří obyvatelé (11%) také v přítomnosti magistrály, resp. ve snadném výjezdu autem z města na venkov, který jim magistrála umožňuje. Možno dodat, že tuto výhodu žádný z respondentů neuvádí samostatně, ale vždy jako jednu z alespoň dvou výhod.

Pouze jedenkrát či dvakrát uvedené varianty výhod jsme zařadili do kategorie „Ostatní“. Jedná se např. o pocit bezpečí, krásný výhled, bydlení blízko rodiny či práce, ale i rozumná cena nebo absence Romů. Do této smíšené kategorie se zařadilo celkem 14% odpovědí. Přehledné shrnutí hlavních výhod a nevýhod bydlení na Pankrácké terase uvádí *tabulka 3.4.*

HLAVNÍ VÝHODY		HLAVNÍ NEVÝHODY	
Dopravní dostupnost MHD	72	Hluk, prach, znečištěné ovzduší	46
konkrétně metra	43	Magistrála	36
Blízkost centra	53	Obtížné parkování	33
Blízkost zelených ploch	33	Zanedbanost ulic	17
jmenovitě Vyšehradu	23	Nedostatek obchodů a služeb	15
Občanská vybavenost	15	Nedostatek zeleně	10
Klid	15	Ostatní	20
Ostatní	14	zastavování území developery	8
hezký výhled	3	fluktuace neznámých lidí	2
bezpečnost	2	nebezpečnost	2
blízko do práce	2	bezohlednost řidičů	1
žádné paneláky	2	reklamní plochy na domech	1
rozumná cena	1	vysoká cena	1
výtah	1	korupce na úřadu MČ	1
absence Romů	1	přítomnost věznice	1
blízko k rodině	1	chození do kopce	1
mám to zde rád	1	větrno	1
		nevyužitost vnitrobloků	1
Nic	6	Nic	5

Tabulka 3.4: Shrnutí výhod a nevýhod bydlení.

[N=100; hodnoty v tabulce vyjadřují zároveň absolutní i relativní četnosti]

Jako hlavní nevýhodu bydlení v lokalitě uvádí více než třetina respondentů přítomnost magistrály. Téměř polovina respondentů si stěžuje konkrétně na hluk, prach a/nebo znečištěné ovzduší. Je zřejmé, že přítomnost magistrály se fakticky kryje s přítomností hluku, prachu a znečištěného ovzduší – odpovědi na otevřenou otázku však byly kódovány zvlášť, z důvodu zachycení možné drobné významové nuance. Pokud se v odpovědi objevilo přímo slovo *magistrála*, byla kódována jako přítomnost magistrály, pokud se objevilo slovo *hluk, prach* a/nebo *znečištěné ovzduší*, byla kódována jako hluk, prach, emise. Obě takto definované nevýhody zároveň uvedlo 20 respondentů – mezi položkami přitom nepozorujeme statisticky významnou souvislost. Obě nevýhody však významně souvisí s tím, jak daleko od magistrály respondenti bydlí – na magistrálu i hluk, prach a emise si podle očekávání nejčastěji stěžovali obyvatelé první *Zóny magistrály*, nejméně naopak obyvatelé třetí *Klidové zóny*.⁵¹

51 Koeficienty kontingence dosahují hodnot 0,32 a 0,39 na hladině významnosti $\alpha = 0,01$.

Třetina dotázaných si v místě bydliště stěžuje na velmi obtížné parkování aut. Mnozí respondenti pak v otevřené otázce v souvislosti s parkováním popisují následující jev – velký počet lidí dojíždějících z okrajů Prahy či příměstských satelitů uplatňuje následující dopravní strategii – dojet autem co nejbliž do centra, kde zároveň ještě lze bezplatně zaparkovat, a zbylou kratší část cesty pak dokončit pěšky nebo veřejnou dopravou. Lokalita Pankráce a Vyšehradu svou výhodnou polohou i přítomností mnoha velkých kancelářských objektů k užívání této dopravní strategie vyloženě svádí. Výsledkem jsou ovšem ulice přeplněné zaparkovanými auty a přitom nedostatek parkovacích míst pro rezidenty.

Necelá pětina respondentů vnímá jako nevýhodu zanedbanost veřejných prostranství, resp. špínu a nepořádek na ulicích a nedostatečnou péči o veřejný prostor. Poměrně často zmiňovanou nevýhodou je také špatná občanská vybavenost lokality především nedostatek obchodů a služeb. 15% respondentů uvádějících špatnou občanskou vybavenost tak přímo kontrastuje s 15% respondentů, kteří naopak uvedli dobrou občanskou vybavenost a zejména nákupní možnosti jako výhodu bydlení v této čtvrti. Tento rozdíl může být způsoben různými nároky na občanskou vybavenost – někomu zcela vyhovuje velké nákupní centrum Arkády u stanice metra Pankrác, někomu naopak chybí běžné menší obchody v ulicích za rohem. Do těchto preferencí vstupuje do jisté míry i věk respondentů – na špatné nákupní možnosti si relativně častěji stěžují respondenti starší 50-ti let. Někteří respondenti, kteří občanskou vybavenost hodnotí negativně, tuto nevýhodu v otevřené otázce formulují jako „*soustavný úbytek obchodů*“ či „*likvidaci služeb*“ a dávají tento jev do souvislosti s rozmachem zástavby nákupních center, moderních bank a kanceláří. V zásadě totéž platí i pro respondenty, kteří jako jednu z hlavních nevýhod vidí nedostatek či úbytek zeleně.

Do kategorie „*Ostatní*“ se nám v případě nevýhod zařadilo 20 různorodých odpovědí, přičemž významnou skupinu zde tvořilo 8 respondentů považujících za nevýhodu zastavování území skleněnými budovami developerských projektů.

Málo početnou, nicméně zajímavou skupinu tvořilo u obou otázek několik respondentů, kteří jako výhodu a/nebo nevýhodu bydlení na Pankráci uvedli vysloveně „*Nic*“. Možným vysvětlením je, že se takto projevila neochota některých respondentů odpovídat na otevřené otázky (které ovšem program nedovoloval zcela přeskočit, požadována byla odpověď alespoň o třech znacích). Tomu však příliš nenasvědčuje fakt, že lakonickou odpověď „*Nic*“ v obou otevřených otázkách zároveň uvedl pouze jediný respondent. Ostatní z této skupiny naopak uvedli „*Nic*“ buď jen jako výhodu nebo jen jako nevýhodu, přičemž na druhou z otázek odpověděli standardně. Může to znamenat, že 5 „*skeptických*“ respondentů skutečně neshledává v místě svého bydliště nic natolik potěšujícího, aby to byli ochotni uvést

do dotazníku jako výhodu, a stejně tak že 4 „optimističtí“ respondenti zde naopak nevidí žádnou nevýhodu. Souvislost s celkovou spokojeností s bydlením se však neukázala.

3.3.2 Spokojenost s různými aspekty bydlení

Dále nás zajímalo, jak zdejší obyvatelé hodnotí jednotlivé aspekty bydlení, resp. konkrétní kvality prostředí a dosažitelnost služeb a zdrojů v místě bydliště. Míru své spokojenosti s 18 položkami baterie respondenti vyjadřovali na pětibodové škále: „Zcela nespokojen(a)“ – „Spíše nespokojen(a)“ – „Tak napůl“ – „Spíše spokojen(a)“ – „Zcela spokojen(a)“. V tomto pořadí byly variantám odpovědi přiřazeny bodové hodnoty 1 – 5. To nám umožnilo spočítat u každé položky její průměrnou bodovou zátěž vyjadřující průměrnou spokojenost s daným aspektem bydlení. Přehled hodnocených aspektů, rozložení respondentů do jednotlivých názorových skupin a bodová skóre položek uvádí *tabulka 3.5*.

SPOKOJENOST S JEDNOTLIVÝMI ASPEKTY BYDLENÍ						
	1	2	3	4	5	Skóre
	Zcela nesp.	Spíše nesp.	Tak napůl	Spíše spok.	Zcela spok.	
Dostupnost MHD	2	1	6	15	76	4,62
Dostupnost do práce	1	1	15	32	51	4,31
Dostupnost hospod	3	8	11	36	42	4,06
Dostupnost k rodině	2	1	24	43	30	3,98
Dostupnost lékaře	1	8	18	43	30	3,93
Dostupnost škol	1	1	30	40	28	3,93
Sousedské vztahy	1	8	29	44	18	3,70
Poměr ceny a kvality	5	10	27	47	11	3,49
Dostupnost kultury	8	12	26	31	23	3,49
Dostupnost obchodů	6	17	26	25	26	3,48
Společenská prestiž	6	6	42	26	20	3,48
Dostupnost parků	8	10	33	29	20	3,43
Bezpečnost	6	10	31	44	9	3,40
Dostupnost sportovišť	6	14	34	33	13	3,33
Fyzický vzhled	9	24	26	36	5	3,04
Veřejná prostranství	11	21	35	29	4	2,94
Životní prostředí	23	35	25	12	5	2,41
Parkování	51	31	10	6	2	1,77

Tabulka 3.5: Spokojenost s aspekty bydlení a bodová skóre položek.

[N = 100; celočíselné hodnoty v tabulce vyjadřují zároveň absolutní i relativní četnosti]

Jednoznačně nejvíce jsou obyvatelé Pankráce spokojeni s dostupností MHD. Naprostou spokojenost tu vyjádřily tři čtvrtiny respondentů, což potvrzuje i podobný počet respondentů, kteří dostupnost MHD uvedli v předchozí otázce spontánně jako hlavní výhodu

bydlení v této čtvrti.⁵² Pokud kategorii zcela spokojených sloučíme s kategorií spíše spokojených, můžeme říci že 91% dotázaných je s dostupností MHD víceméně spokojeno. S faktorem dopravní dostupnosti pak zřejmě souvisí i vysoká spokojenost s dostupností do zaměstnání. Nepředpokládáme, že by výrazná část obyvatel pracovala ve fyzické blízkosti svého bydliště – spíše se díky dobré dopravní dostupnosti do zaměstnání snadno a rychle dostanou.

Vysoce spokojeni jsou obyvatelé také s dostupností pohostinských zařízení – restaurací, kaváren, hospod a barů. Nespokojenost zde přitom uvádějí mírně častěji mladší respondenti 15 – 39 let, u nejstarší generace respondentů nad 60 let naopak pozorujeme mírně častěji vysokou spokojenost.⁵³ Může to být tím, že příslušníci dnešní mladé generace by spíše ocenili vyšší standard či modernější zařízený typ restaurace, kavárny či baru, zatímco starším obyvatelům vyhovuje oblíbená tradiční pivnice. Z dalších prvků občanské vybavenosti je nejlépe posuzována dostupnost lékařské péče a vzdělávacích zařízení, v obou případech jsou zcela nebo spíše spokojeny více než dvě třetiny dotázaných.

Méně rozhodnou spokojenost obyvatel však zaznamenala dostupnost obchodů denní potřeby – s tou je spokojena již jen polovina respondentů, zároveň celá pětina dotázaných vyjádřila nespokojenost a čtvrtina jich volila středovou možnost „*Tak napůl*“. S dostupností obchodů jsou přitom relativně častěji spokojeni mladší respondenti ve věku 15 – 39 let, což odráží i podobný trend v předchozím hodnocení dostupnosti obchodů v rámci výhod a nevýhod bydlení. Obě kontroverzní odpovědi na otevřenou otázku po výhodách a nevýhodách bydlení ve věci občanské vybavenosti lokality, resp. dostupnosti obchodů se promítají do hodnocení tohoto aspektu v baterii.⁵⁴

Podobně spokojenost pouhé poloviny dotázaných zaznamenala dostupnost zelených ploch pro rekreaci. Spokojenost respondentů s dostupností rekreačních zelených ploch přitom roste se vzdáleností jejich bydliště od magistrály (jak jsme ve věci zeleně pozorovali i v související otázce na výhody a nevýhody bydlení). Podíl spokojených je zde téměř dvakrát větší u obyvatel *Klidové zóny* než u lidí bydlících přímo na magistrále.⁵⁵ Souvisí to možná s fakticky větší blízkostí parků jako je Vyšehrad, Jezerka, Centrální park na Pankráci či Kavčí hory z okrajových ulic *Klidové zóny*, ale pravděpodobně také s obtížností trasy, která k těmto plochám vede – obyvatelé vnitřních zón musí cestou do parku velmi často překonávat nepříjemné bariéry automobilového provozu, podchodů, podjezdů atp., pro obyvatele

52 Kvůli nízkým četnostem v kontingenční tabulce neměl chí kvadrát tet dostatečnou rozlišovací schopnost pro určení míry závislosti.

53 Souvislost proměnných však není statisticky významná.

54 Koeficienty kontingence dosahují hodnot 0,30 na hladině významnosti $\alpha = 0,01$. Souvislost s věkem není statisticky významná.

55 Koeficient kontingence dosahuje hodnoty 0,30 na hladině významnosti $\alpha = 0,05$.

okrajové zóny tyto nepříjemné trasy velmi často odpadají.

Poměrně dobře jsou v lokalitě hodnoceny sousedské vztahy – tři pětiny respondentů jsou s nimi víceméně spokojeny. Je ovšem otázkou, co se za takto hrubě měřenou spokojeností se sousedskými vztahy reálně skrývá. Vzhledem k početněji zastoupené prostřední kategorii „*Tak napůl*“ i vzhledem k poměrně vysoké míře anonymity obyvatel, která byla v lokalitě do jisté míry pozorována při procesu sběru dat, se můžeme domnívat, že respondenti do své spokojenosti často promítli spíše absenci konfliktů než reálnou existenci dobrých vztahů mezi sousedy. I zde se nicméně ukazuje jistá souvislost s tím, jak daleko od magistrály respondenti bydlí – mezi obyvateli *Zóny magistrály* je relativně méně těch, kteří jsou se sousedskými vztahy spokojeni a relativně více těch, kteří zvolili možnost „*Tak napůl*“, opačný trend sledujeme mezi obyvateli vzdálenějších zón. Důvodem může být vliv fyzické podoby prostředí na sociální aktivity lidí – hlučné prostředí s hustým automobilovým provozem a omezeným pohybem chodců podél magistrály poskytuje méně příležitostí k navazování sociálních kontaktů než přirozenější prostředí ulic běžné městské zástavby ve třetí *Klidové zóně*. Mezi obyvateli *Zóny magistrály* najdeme také relativně více respondentů, kteří nejsou spokojeni s bezpečností v místě bydliště. Se vzdáleností od magistrály se pak také významně zvyšuje hodnocení společenské prestiže lokality.⁵⁶

Podobně i poměr ceny a kvality bydlení hodnotí pozitivně necelé tři pětiny dotázaných. Nespokojenost s cenou bydlení se pak do jisté míry odvíjí od právní formy užívání bytu – výrazně vyšší podíl nespokojených nacházíme v kategorii nájemníků a podnájemníků než mezi vlastníky bytů.⁵⁷ Nutno dodat, že valná část obytných domů v lokalitě Pankrácké terasy náleží do družstevního vlastnictví, nájemní smlouvy zde tedy velmi často uzavírají majitelé bytů, kteří mohou nájemné nasadit poměrně vysoko, např. díky velmi výhodné poloze místa kousek od centra apod.

S fyzickým vzhledem prostředí jsou spokojeny pouze dvě pětiny respondentů, naopak celá třetina dotázaných je se vzhledem svého prostředí nespokojena. Hodnocení této položky přitom souvisí s délkou bydlení i místem bydliště.⁵⁸ Výrazně lépe vnímají fyzický vzhled prostředí respondenti žijící zde více než 20 let, což jsou drtivou většinou příslušníci nejstarší generace. Tento vztah tedy nepotvrzuje hypotézu o tom, že starousedlíci, kteří zažili proměnu předměstské čtvrti v rušnou křižovatku velkoměsta budou dnešní charakter prostředí vnímat kritičtěji. Může zde hrát roli dlouholetý zvyk a silný vztah k prostředí domova, případně i jistá setrvačnost. Méně překvapivá je souvislost s umístěním bydliště v rámci zón – můžeme opět

56 Koeficient kontingence dosahuje hodnoty 0,34 na hladině významnosti $\alpha = 0,001$.

57 Koeficient kontingence dosahuje hodnoty 0,40 na hladině významnosti $\alpha = 0,001$.

58 Koeficienty kontingence dosahují hodnot 0,37 na hladině významnosti $\alpha = 0,01$.

konstatovat, že čím dále od magistrály, tím jsou obyvatelé spokojenější s fyzickým vzhledem prostředí.

Poměrně výraznou nespokojenost respondentů zaznamenaly položky kvalita veřejných prostranství a kvalita životního prostředí. Oba tyto aspekty byly rovněž uváděny v související otevřené otázce jako hlavní nevýhody bydlení. Při hodnocení kvality veřejných prostranství, tedy stavu chodníků, ulic, náměstí, laviček a parků, se respondenti rozdělili do tří hlavních kategorií víceméně rovnoměrně po třetinách, přičemž nespokojenost vyjadřovali relativně častěji obyvatelé *Zóny magistrály*. Silná závislost na bydlení na magistrále se podle očekávání potvrdila i u hodnocení kvality životního prostředí.⁵⁹ S kvalitou životního prostředí je nespokojeno téměř 90% dotázaných obyvatel magistrály. V celkovém pohledu zde vyjadřují nespokojenost téměř tři pětiny celého souboru.

Nejvíce negativně hodnotili respondenti možnosti parkování aut. Celá polovina respondentů vyjádřila v otázce parkování naprostou nespokojenost, obecně nespokojeny jsou pak více než čtyři pětiny dotázaných. Možnosti parkování se pak podle všeho mírně zlepšují v zónách dále od magistrály – ukazuje na to opět naznačený vztah hodnocení parkování s umístěním bydliště respondentů v rámci definovaných zón.⁶⁰

3.3.3 Celková spokojenost s bydlením

V otázce na celkovou spokojenost s bydlením byla použita stejná pětibodová škála jako v předchozí baterii. Více než dvě třetiny respondentů je s bydlením na Pankrácké terase víceméně spokojeno. Nespokojenost naopak vyjádřilo pouhých 5% dotázaných. Čtvrtina respondentů však zvolila středovou možnost „*Tak napůl*“. Rozdělení respondentů do názorových skupin a průměrné bodové skóre celkové spokojenosti uvádí *tabulka 3.6*.

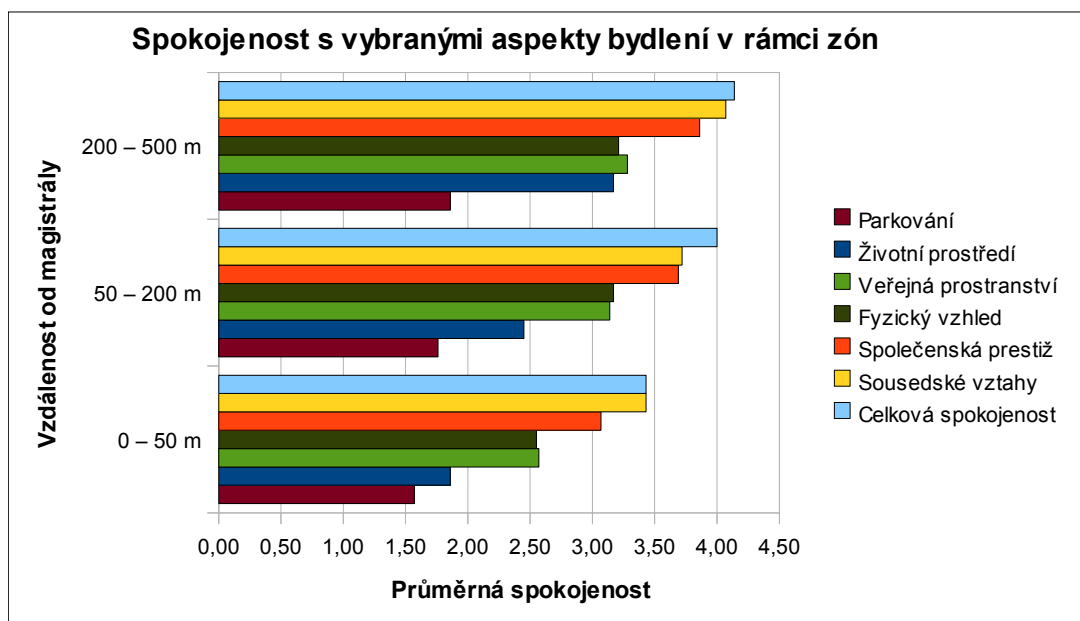
CELKOVÁ SPOKOJENOST S BYDLENÍM						
1 Zcela nespok.	2 Spíše nespok.	3 Tak napůl	4 Spíše spok.	5 Zcela spok.	Celkem	Skóre
2%	3%	24%	55%	16%	100%	3,80

Tabulka 3.6: Celková spokojenost s bydlením. [N = 100]

⁵⁹ Koeficient kontingence dosahuje hodnoty 0,46 na hladině významnosti $\alpha = 0,001$.

⁶⁰ Kvůli nízkým četnostem v kontingenční tabulce neměl chí kvadrát tet dostatečnou rozlišovací schopnost pro určení míry závislosti.

Při hledání souvislostí mezi spokojeností obyvatel s různými aspekty bydlení a jejich charakteristickými znaky se ukázalo, že názory respondentů většinou ani tak nesouvisí s jejich socio-demografickým zařazením (pohlaví, věk, vzdělání⁶¹ atd.). Mnohé z nich jsou však významně ovlivňovány tím, ve které zóně, tedy v jaké vzdálenosti od magistrály respondenti bydlí. Silná závislost na zóně bydliště se potvrzuje i v případě celkové spokojenosti s bydlením.⁶² Nejvyšší celkovou spokojenost s bydlením vyjadřují obyvatelé *Klidové zóny*, obyvatelé *Zóny magistrály* jsou s bydlením zde spokojeni výrazně méně – viz graf 3.3.



Graf 3.3: Spokojenost s vybranými aspekty bydlení podle v rámci zón bydliště.

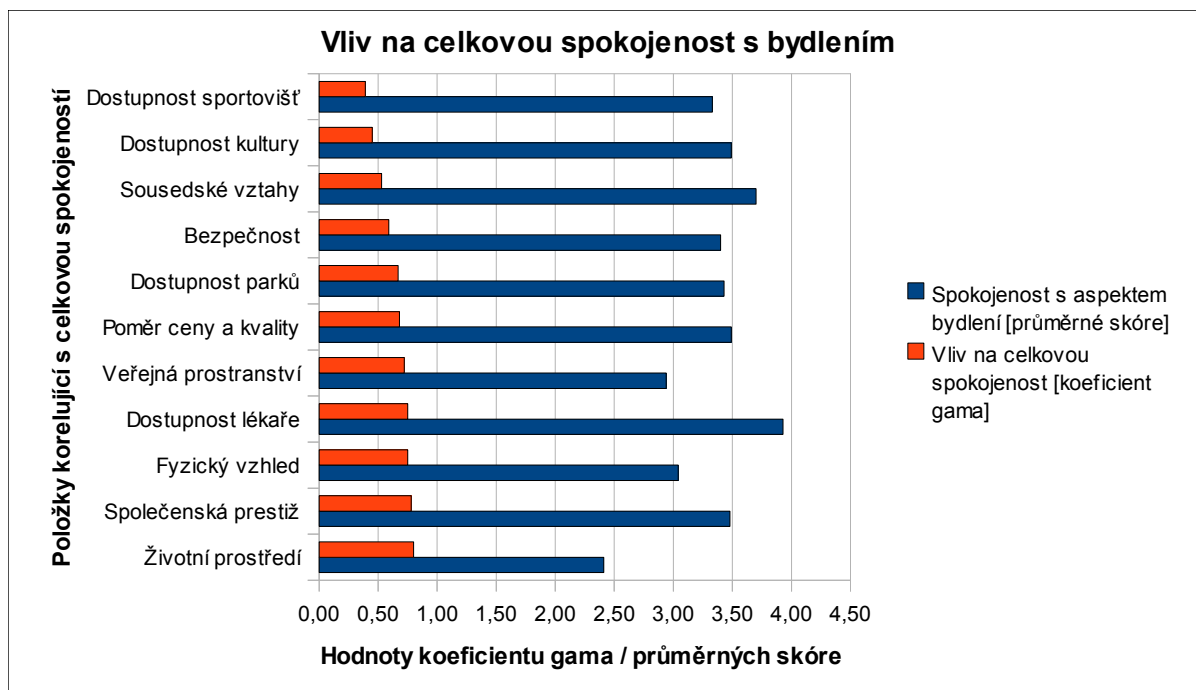
Ukazuje se také, že celková spokojenost s bydlením silně koreluje právě s těmi aspekty bydlení, jejichž hodnocení souviselo stejným způsobem se zónou bydliště respondentů. Jsou to především kvalita životního prostředí, společenská prestiž lokality, fyzický vzhled prostředí, kvalita veřejných prostranství a dostupnost parků.⁶³ Tento fakt poukazuje na to, že přítomnost magistrály významně ovlivňuje mnohé vlastnosti prostředí, které jsou pro obyvatele důležitými faktory jejich celkové spokojenosti s bydlením.

Do celkové spokojenosti s bydlením se promítají i některé další faktory, jako je dostupnost lékařské péče, poměr ceny a kvality bydlení, ale i sousedské vztahy ad. Graf 3.4 uvádí korelující položky podle míry důležitosti pro celkovou spokojenost (pro srovnání zobrazuje i průměrnou míru spokojenosti s danými aspekty, tj. bodová skóre dle tabulky 3.5).

61 Informace týkající se vzdělanostní struktury ovšem nemohou sloužit jako reprezentativní závěry pro populaci Prahy 4.

62 Korelační koeficient gama dosahuje hodnoty 0,74 na hladině významnosti $\alpha = 0,001$.

63 Korelační koeficienty gama dosahují hodnot větších než 0,70 na hladině významnosti $\alpha = 0,001$.



Graf 3.4: Vliv na celkovou spokojenost s bydlením. Srovnání průměrné spokojenosti s aspekty bydlení (modře) a jejich korelace s celkovou spokojeností s bydlením (červeně).

→ Závěrem kapitoly o spokojenosti s bydlením můžeme shrnout několik základních informací. Obyvatelé Pankrácké terasy vnímají jednoznačně jako největší výhodu výbornou dopravní dostupnost MHD, obzvláště rychlé a snadné spojení o centra. Hlavní nevýhodou je pro ně naopak vysoké zatížení automobilovou dopravou na magistrále a vlivy s ním spojené – hluk, prach, emise. V rámci hodnocení jednotlivých kvalit prostředí a dostupnosti zdrojů byly poněkud kontroverzně hodnoceny některé složky občanské vybavenosti lokality, především dostupnost obchodů a dostupnost parků. Nejméně spokojeni jsou obyvatelé Pankráce s kvalitou veřejných prostranství, s kvalitou životního prostředí a s možnostmi parkování. Pozorujeme přitom významnou souvislost se vzdáleností bydliště od magistrály. Respondenti žijící do 50 metrů od magistrály jsou výrazně častěji nespokojeni s kvalitou životního prostředí, fyzickým vzhledem prostředí, s dostupností zeleně, ale i se sousedskými vztahy, společenskou prestiží lokality a parkováním – respondenti bydlící dále než 200 metrů od magistrály jsou s uvedenými aspekty výrazně častěji spokojeni. Informace o spokojenosti obyvatel s jednotlivými aspekty bydlení získané v baterii se v zásadě shodují s informacemi získanými v otevřených otázkách na výhody a nevýhody bydlení. Přes uvedené nedostatky je celková spokojenost s bydlením na Pankráci poměrně vysoká – také zde přitom pozorujeme silnou závislost na umístění bydliště ve vztahu k magistrále.

3.4 AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA

Druhý oddíl dotazníku byl zaměřen na projevy automobilové dopravy a postoje k magistrále. Zajímalo nás, jak intenzivně pocítují obyvatelé přilehlé obytné čtvrti zatížení spojená s vysokou frekvencí automobilového provozu a jakým způsobem vnímají hlavní dopravní tepnu v blízkosti svých domovů. Tato sekce obsahovala dvě baterie otázek – první z nich měřila míru pocítovaného zatížení problematickými vlivy automobilové dopravy, druhá pak postojové tendence vůči magistrále.

3.4.1 Hodnocení vlivů automobilové dopravy

První baterie předkládala celkem osm různých vlivů spojených s automobilovou dopravou ve městě. Respondenti měli vyjádřit, jak intenzivně jednotlivé problémy běžně pocítují v místě svého bydliště. Hodnocení probíhalo na čtyřbodové škále: „*Nepocítuji jako problém*“ – „*Pocítuji trochu jako problém*“ – „*Pocítuji jako problém*“ – „*Pocítuji jako závažný problém*“. V tomto pořadí byly variantám odpovědi přiřazeny bodové hodnoty 1 – 4, které nám umožnily u každé položky spočítat její průměrnou zátěž. Přehled položek, rozložení názorových skupin a dosažená bodová skóre uvádí *tabulka 3.7*.

HODNOCENÍ PROJEVŮ SPOJENÝCH S AUTOMOBILOVOU DOPRAVOU					
	1 Nepocítuji jako problém	2 Pocítuji trochu jako problém	3 Pocítuji jako problém	4 Pocítuji jako závažný problém	Skóre
Prašnost prostředí	8	12	36	44	3,16
Znečištění ovzduší	8	19	38	35	3,00
Hluk z dopravy	19	16	28	37	2,83
Dopravní zácpy	15	24	30	31	2,77
Omezení pěšího pohybu	22	27	25	26	2,55
Frekvence billboardů	34	22	16	28	2,38
Ohrožení jedoucími vozidly	36	24	25	15	2,19
Míra osvětlení komunikací	52	24	12	12	1,84

Tabulka 3.7: Hodnocení projevů spojených s automobilovou dopravou.

[N=100; celočíselné hodnoty v tabulce vyjadřují zároveň absolutní i relativní četnosti]

Zdaleka nejintenzivněji pocítují obyvatelé Pankrácké terasy problém prašnosti prostředí a znečištění ovzduší. Tyto dva vlivy vnímá více či méně problematicky 92% dotázaných. Další bezprostřední vliv automobilové dopravy, a sice hluk, pocítují alespoň trochu jako problém čtyři pětiny dotázaných. Většina obyvatel v okolí magistrály se negativně

dotýkají také dlouhé fronty aut v každodenních dopravních zácpách, za závažný problém je pokládá téměř třetina respondentů.

Více než tři čtvrtiny dotázaných vnímá problematicky omezenou možnost pohybovat se příjemně pěšky po některých trasách. Závažným problémem je omezení pěšího pohybu pro čtvrtinu respondentů. Více než čtvrtina respondentů také pokládá za závažný problém vysokou frekvenci billboardů a velkých reklamních ploch cílených na řidiče automobilů, zároveň však celé třetině dotázaných billboardy v ulicích nijak nevadí. Podobně více než třetina respondentů nepocituje ohrožení ze strany projíždějících vozidel, zbylé dvě třetiny dotázaných však více či méně pociť ohrožení ze strany automobilů vnímají. Nejmenší zatížení je pociťováno v případě osvětlení dopravních komunikací – pro polovinu respondentů nepředstavuje míra osvětlení žádný problém, ti kteří problém přesvětlení vnímají jsou většinou obyvatelé magistrály.

Hodnocení projevů automobilové dopravy se podobně jako spokojenost s určitými aspekty bydlení odvíjí především od umístění bydliště ve vztahu k magistrále. Kontradikce tu objevujeme především mezi obyvateli *Zóny magistrály* na jedné a *Klidové zóny* na druhé straně. Respondenty bydlící na magistrále výrazně trápí především hluk z automobilové dopravy a přesvětlení ulice, ve vzdálenější oblasti toto zatížení naopak významně klesá.⁶⁴ Slabší závislost pozorujeme také u omezení pěšího pohybu, které rovněž relativně častěji pociťují obyvatelé magistrály.⁶⁵ Prašnost prostředí a znečištění ovzduší naopak vnímají problematicky obyvatelé napříč územím Pankrácké terasy, pouze obyvatelé magistrály vnímají tyto problémy relativně závažněji.

Podobně jako měly vliv na celkovou spokojenost s bydlením určité vlastnosti prostředí ovlivňované vzdáleností od magistrály (veřejná prostranství, fyzický vzhled atd.), souvisí s celkovou spokojeností s bydlením rovněž projevy automobilové dopravy pociťované intenzivněji v blízkosti magistrály. Do celkové spokojenosti s bydlením se významně promítá vnímání hluku, prachu a znečištění ovzduší, ale i problematika ohrožení jedoucými vozidly, o něco méně pak omezená možnost pohybovat se příjemně pěšky po některých trasách.⁶⁶ Respondenti kteří tyto faktory pociťují jako problém nebo dokonce závažný problém, měli tendenci vyjadřovat nižší celkovou spokojenost s bydlením než ti, kterých se nikterak nedotýkají.

64 Korelační koeficienty gama dosahují hodnot 0,60 na hladině významnosti $\alpha = 0,001$.

65 Korelační koeficient gama dosahuje hodnoty 0,46 na hladině významnosti $\alpha = 0,05$.

66 Koeficienty kontingence dosahují hodnot vyšších než 0,40 na hladině významnosti $\alpha = 0,001$.

Problematika billboardů a reklamních ploch na domech podél magistrály souvisí s tím, jak často přichází obyvatelé do kontaktu s magistrálou⁶⁷ – k billboardům jsou významně tolerantnější respondenti, kteří na magistrálu přijdou jen zcela výjimečně, naopak ti, kteří se po magistrále pohybují alespoň jednou do týdne, pocítují velké reklamní plochy častěji jako závažný problém. Respondenti, kteří jsou na magistrále denně (většinou ti, kteří na ní přímo bydlí) jsou k billboardům překvapivě méně kritičtí než ti, kteří sem přichází pouze týdně. Může to být tím, že díky každodennímu blízkému kontaktu se stávají vůči reklamním plochám na domech do jisté míry lhostejní, anebo pro ně v porovnání s ostatními problémy života na magistrále (hluk, prach, přesvětlení) není přítomnost billboardů tolik zatěžující.

Nutno dodat že jednotlivé položky baterie spolu vzájemně korelují, přičemž silné souvislosti se týkají především položek bezprostředních vlivů automobilové dopravy, jakými jsou prašnost, hluk, znečištění ovzduší a dopravní zácpy.⁶⁸

3.4.2 Postoje k magistrále

Druhá baterie otázek měřila postojové tendence obyvatel vůči magistrále. Respondentům jsme předložili 10 výroků týkajících se charakteru magistrály a ptali jsme se, zda s nimi souhlasí či nesouhlasí. Svůj názor mohli vyjádřit na čtyřbodové škále: *“Rozhodně nesouhlasím”* – *“Spíše nesouhlasím”* – *“Spíše souhlasím”* – *“Rozhodně souhlasím”*. Baterie obsahovala pět pozitivně orientovaných a pět negativně orientovaných výroků. Škála u negativních neboli kritických výroků byla v uvedeném pořadí ohodnocena body 1 – 4. Škála u pozitivních neboli akceptujících výroků měla opačné pólování. Bodové hodnoty tak byly měřítkem kritického postoje vůči magistrále – čím vyšší počet bodů, tím kritičtější postoj. Oproti předchozím otázkám dotazníku zde měli respondenti možnost zvolit také variantu *“Nevím”*. Přehled výroků, rozdělení názorových skupin a průměrná bodová skóre uvádí *tabulka 3.8*.

⁶⁷ Koeficient kontingence dosahuje hodnoty 0,40 na hladině významnosti $\alpha = 0,01$.

⁶⁸ Korelační koeficienty gama se pohybují kolem hodnoty 0,60 na hladině významnosti $\alpha = 0,001$. V několika případech však kvůli nízkým četnostem v kontingenční tabulce neměl chí kvadrát test dostatečnou rozlišovací schopnost pro určení míry závislosti.

POSTOJE K MAGISTRÁLE						
Kritické výroky	1 Rozhodně nesouhlasím	2 Spíše nesouhlasím	3 Spíše souhlasím	4 Rozhodně souhlasím	0 Nevím	Skóre
Magistrálu vnímám spíš jako dálnici než jako ulici.	6	7	17	69	1	3,51
Magistrála ovlivňuje život lidí v celé čtvrti.	1	22	32	40	5	3,17
Magistrála představuje velkou bariéru, rozděluje zdejší území na dvě půlky.	7	16	32	44	1	3,14
Magistrálu přechází jen ten, kdo opravdu musí.	6	14	40	35	5	3,09
Magistrála mě štve.	12	22	23	37	6	2,90
Akceptující výroky	1 Rozhodně souhlasím	2 Spíše souhlasím	3 Spíše nesouhlasím	4 Rozhodně nesouhlasím	0 Nevím	Skóre
Pohybovat se pěšky po magistrále je pohodlné a bezpečné.	3	14	20	61	2	3,42
Magistrálu v běžném každodenním životě vůbec neregistruji.	10	20	19	50	1	3,10
Je zde dostatek možností jak magistrálu v pohodě přejít.	10	19	38	30	3	2,91
Magistrála je hlavní ulice jako každá jiná ve velkém městě.	14	25	21	39	1	2,86
Magistrála se negativně dotýká pouze těch, co bydlí přímo na ní.	14	32	31	21	2	2,60

Tabulka 3.8: Postoje k magistrále.

[N=100; celočíselné hodnoty v tabulce vyjadřují zároveň absolutní i relativní četnosti]

Nejvíce se respondenti shodovali v názoru na základní povahu ulice 5. května – více než dvě třetiny respondentů rozhodně vnímají magistrálu spíš jako dálnici než jako ulici. Bezmála tři čtvrtiny dotázaných se domnívá, že magistrála určitým způsobem ovlivňuje život celé čtvrti. Pro tři čtvrtiny dotázaných také magistrála představuje jistou bariéru rozdělující území čtvrti. Stejně tak tři čtvrtiny respondentů víceméně souhlasí s tím, že magistrálu přechází jen ten, kdo opravdu musí. 60% dotázaných magistrála jednoduše štve – důvodem k naštvání však není pro celou třetinu dotázaných.

Valná část respondentů se shodovala v názoru, že být chodcem na magistrále není nic moc příjemného. Více než dvě třetiny dotázaných se domnívají, že tu není dostatek možností, jak magistrálu v pohodě přejít. Názorové skupiny se poněkud vyrovnávají u posledních dvou tvrzení. Za normální hlavní městskou ulici magistrálu nepokládá 60% respondentů, oproti 39% respondentů, kteří ji jako městskou ulici akceptují. V názoru na to, koho všeho se magistrála negativně dotýká, se respondenti dělí na poloviny.

Možnost „Nevím“ volilo v celé baterii pouze malé množství respondentů. 5% respondentů se zdrželo hodnocení výroků „Magistrálu přechází jen, ten kdo musí“ a „Magistrála ovlivňuje život lidí v celé čtvrti.“ – jedná se o tvrzení týkající se do značné míry situace spoluobčanů, jejichž situaci možná sami nechťeli hodnotit. 6% chybějících odpovědí bylo u naopak velice subjektivního tvrzení „Magistrála mě štve“. Vzhledem k tomu, že zde nebyla k dispozici středová možnost „Tak napůl“, je možné, že se část nerozhodných přesunula do kategorie „Nevím“. Ostatní položky baterie zaznamenaly pouze zanedbatelný počet chybějících odpovědí.

Názory respondentů na jednotlivé výroky v rámci baterie jsou ve vzájemných vztazích. Významné korelace zaznamenaly především proti sobě stojící párové výroky – „Magistrála ovlivňuje celou čtvrt“ vs. „Magistrála se dotýká jen někoho“, „Magistrála je bariéra“ vs. „Je tu dost možností jak ji přejít“, „Magistrálu neregistruji“ vs. „Magistrála mě štve“.⁶⁹ Pouze souvislost logicky protichůdných výroků „Magistrála je normální ulice“ vs. „Magistrála je dálnice“ nebyla statisticky významná.

Postojové tendence vůči magistrále, podobně jako předchozí položky dotazníku nejsou závislé na věku, pohlaví, ani vzdělání⁷⁰ respondentů. Očekávanou souvislost se zónou bydliště pak pozorujeme v této baterii pouze u třech položek – „Magistrálu neregistruji“, „Magistrála ovlivňuje celou čtvrt“ a „Magistrála mě štve“ – respondenti bydlící dále od magistrály tu mají tendenci zastávat méně kritický postoj než obyvatelé první zóny.⁷¹

Názory na magistrálu však významně sousísí se zatížením některými vlivy automobilové dopravy. Na magistrálu jsou nejčastěji naštvaní obyvatelé, které závažně trápí hluk a přesvětlení (nejčastěji obyvatelé Zóny magistrály), a ti kteří závažně pocítují ohrožení jedoucimi vozidly a prašnost prostředí (obyvatelé všech zón). Důvodem k naštvaní je pro velkou část respondentů také omezení pěšího pohybu a stálé dopravní zácpy.⁷² Respondenti, kteří negativně pocítují omezenou možnost pohybovat se příjemně pěšky po některých trasách (obyvatelé všech zón) mají tendenci vyjadřovat kritičtější postoje k magistrále i v dalších ohledech. Ti, kterým vadí omezení pěšího pohybu častěji nevnímají magistrálu jako normální městskou ulici, nýbrž jako bariéru s nedostatkem přechodů a zároveň také relativně častěji nesouhlasí s tím, že se magistrála dotýká jen těch, kteří bydlí na ní, naopak tíhnou k názoru, že magistrála ovlivňuje život lidí v celé čtvrti. Náзор na vliv magistrály souvisí také s názorem na prašnost prostředí a především znečištění ovzduší – ti, kteří jej pocítují jako

69 Koeficienty kontingence dosahují hodnot 0,36 – 0,45 na hladině významnosti $\alpha = 0,001$.

70 Informace týkající se vzdělanostní struktury ovšem nemohou sloužit jako reprezentativní závěry pro populaci Prahy 4.

71 Koeficienty kontingence dosahují hodnot vyšších než 0,50 na hladině významnosti $\alpha = 0,05$.

72 Korelační koeficienty gama dosahují hodnot 0,58 – 0,85 na hladině významnosti $\alpha = 0,05$.

problém, se častěji domnívají, že magistrála ovlivňuje život lidí v celé čtvrti.⁷³

Vnímání magistrály se promítá také do celkové spokojenosti s bydlením ve čtvrti. Vyšší spokojenost s bydlením vyjadřovali významně častěji respondenti, kteří magistrálu v běžném každodenním životě vůbec neregistrují a ti, kteří ji vnímají jako normální hlavní městskou ulici s dostatečným počtem přechodů. Respondenti, které magistrála šve a domnívají se, že ovlivňuje život celé čtvrti, byli s bydlením zde spokojeni méně.⁷⁴

→ Na závěr kapitoly o projevech automobilové dopravy můžeme shrnout několik základních informací. Obyvatelé Pankráce pocítují poměrně značné zatížení negativními vlivy automobilové dopravy – nejintenzivněji vnímaným problémem je pro obyvatele celého území velká prašnost prostředí a znečištění ovzduší. Vysoké zatížení hlukem se dotýká intenzivně především obyvatel do 50 metrů od magistrály. Pro většinu obyvatel je problémem omezená možnost pohybovat se pěšky po některých trasách, rovněž ve vztahu k magistrále.

Od pocítované intenzity negativních dopadů automobilové dopravy se také odvíjí kritičnost postojů vůči magistrále. Ulice 5. května je velkou většinou obyvatel vnímána spíše jako dálnice, než jako ulice a pohybovat se po ní v roli chodce pro ně není příjemné. Většina obyvatel dále vnímá magistrálu jako jistou bariéru rozdělující území a ovlivňující život lidí v celé čtvrti. Významná část obyvatel se domnívá, že zde není dostatek možností, jak magistrálu v pohodě přejít a přechází ji podle nich jenom ten, kdo opravdu musí. V kontrastu s těmito kritickými většinovými názory, však pozorujeme i významný podíl respondentů, pro které je magistrála normální hlavní městskou ulicí, jejíž negativa zasahují pouze ty, kteří bydlí přímo na ní. Zajímavou informací také je, že třetina dotázaných přítomnost magistrály běžně vůbec neregistruje. Naopak více než polovinu dotázaných magistrála štve.

Zatížení automobilovou dopravou a negativní vnímání magistrály se významně projevuje v celkové spokojenosti s bydlením ve čtvrti. Pro mnoho respondentů je překážkou spokojenosti v místě bydliště hluk, prach a znečištění ovzduší, ale také celkově nepřívětivý charakter magistrály a omezené možnosti pěšího pohybu.

73 Korelační koeficienty gama dosahují hodnot 0,48 – 0,87 na hladině významnosti $\alpha = 0,05$.

74 Koeficienty kontingence dosahují hodnot 0,24 – 0,31 na hladině významnosti $\alpha = 0,05$.

3.5 HUMANIZACE MAGISTRÁLY

Finální oddíl dotazníku se zabýval názory obyvatel na možnosti zklidnění automobilové dopravy a usnadnění pěšího provozu v okolí magistrály. Zajímalo nás, zda by obyvatelé lokality ocenili realizaci diskutovaného návrhu humanizace magistrály z dílny ateliéru K2. Poslední sekce dotazníku obsahovala dvě baterie otázek. Nejprve jsme zjišťovali obecné názory respondentů na možnosti koncepčního snižování automobilové dopravy ve městě. Následovalo hodnocení samotného návrhu na základě sručního popisu a vizualizací.

3.5.1 Snižování automobilové dopravy

První baterie otázek předkládala devět koncepčních tahů týkajících se dopravy ve městě. Respondentů jsme se ptali, zda by daná opatření podle jejich názoru měla či neměla vliv na snížení počtu automobilů na magistrále. Svě mínění vyjadřovali na čtyřbodové škále *“Rozhodně by nemělo vliv” – “Asi by nemělo vliv” – “Asi by mělo vliv” – “Rozhodně by mělo vliv”*. V tomto pořadí byly variantám odpovědi přiřazeny bodové hodnoty 1 – 4, pomocí nichž jsme u každé položky spočítali její průměrné skóre. Respondentům jsme v této baterii opět dali možnost zvolit variantu *“Nevím”*. Přehled nabízených koncepčních opatření, rozložení názorových skupin a bodová skóre jednotlivých položek uvádí *tabulka 3.9*.

Velice výrazná homogenita názorů panuje v otázce dokončení Městského okruhu – více než dvě třetiny respondentů jsou přesvědčeny, že po zprovoznění Městského okruhu by se magistrále rozhodně ulehčilo.⁷⁵ 85% dotázaných se domnívá, že počet aut by do jisté míry mohlo snížit také zlepšení a rozšíření systému záchytných parkovišť P&R na okrajích města. Tři čtvrtiny dotázaných věří, že část motoristů by od jízdy autem mohlo odradit mýtné za vjezd do centra – rozhodnou důvěru v zavedení mýtného vyjádřila necelá polovina respondentů.

Trochu záludnou byla otázka vybudování nových dálničních tahů skrz město. Respondenti se museli rozhodnout jestli by magistrále v blízkosti jejich domovů pomohlo vybudování další magistrály vedoucí jiným obytným územím Prahy. Tato položka také zaznamenala významnější počet chybějících odpovědí (11%). Odlehčení magistrály by si však od tohoto kontroverzního opatření slibovala více než polovina souboru, naopak třetina dotázaných ve vliv výstavby nových průjezdných tahů na snížení počtu aut ve městě nevěří. V otázce omezení počtu parkovacích míst v centru města se respondenti rozdělili na poloviny.

75 Toto přesvědčení kontrastuje se závěrem studie ÚRM – viz kapitola 2.3.2 Studie humanizace magistrály.

VLIV NA SNÍŽENÍ POČTU AUT NA MAGISTRÁLE						
	1 Rozhodně by nemělo vliv	2 Asi by nemělo vliv	3 Asi by mělo vliv	4 Rozhodně by mělo vliv	Nevím	Skóre
Dokončení Městského okruhu	1	4	23	69	3	3,65
Rozšíření systému zachytných parkovišť na okrajích města	5	9	39	46	1	3,27
Zavedení mýtného pro motoristy za vjezd do centra	6	14	30	47	3	3,22
Vybudování nových tranzitních dálničních tahů skrz město	19	13	28	29	11	2,75
Omezení počtu parkovacích míst v centru města	15	29	29	23	4	2,63
Vytvoření lepších podmínek pro pěší dopravu	19	44	17	18	2	2,35
Zkvalitnění služeb veřejné dopravy	25	33	23	14	5	2,27
Vytvoření lepších podmínek pro cyklistickou dopravu	21	40	26	10	3	2,26
Snížení počtu jízdních pruhů na magistrále	28	34	17	15	6	2,20

Tabulka 3.9: Vliv na snížení počtu aut na magistrále.

[N=100; celočíselné hodnoty v tabulce vyjadřují zároveň absolutní i relativní četnosti]

Poměrně malá očekávání jsou vkládána do podpory alternativních druhů dopravy. Pouze třetina respondentů přiznává potenciální vliv na snížení počtu aut zkvalitněním služeb veřejné dopravy či zlepšením podmínek pro pěší a cyklistickou dopravu. Skeptičtí jsou respondenti také k variantě snížení kapacity magistrály, tedy ke snížení počtu jízdních pruhů na magistrále – redukce jízdního prostoru by vedlo k redukci počtu aut pouze podle třetiny dotázaných.

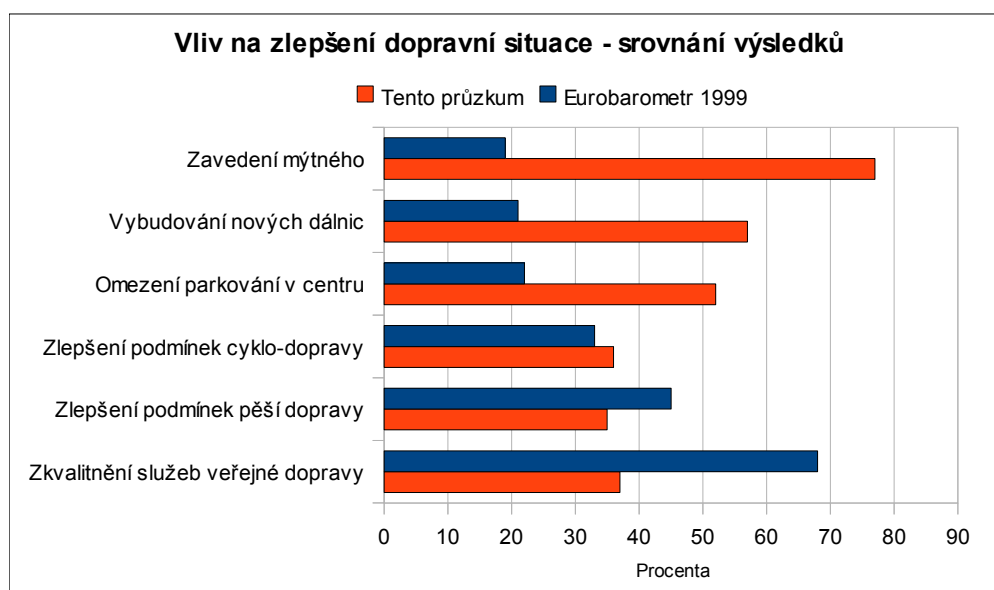
Některé položky baterie spolu vzájemně korelují. Týká se to především návrhů podpory alternativních způsobů dopravy (tj. zlepšení podmínek veřejné, pěší a cyklistické dopravy), ale také návrhů omezení řidičů (tj. zavedení mýtného, omezení parkování v centru či rozšíření systému P&R).⁷⁶

Pro srovnání uveďme výsledky podobné baterie otázek z průzkumu Eurobarometr 1999⁷⁷ – viz *graf 3.3*. Vidíme, že respondenti v průzkumu Eurobarometr přikládají větší váhu rozvoji alternativních druhů dopravy, než jak můžeme pozorovat v rámci našeho souboru. Naši respondenti si naopak více slibují od omezení pro motoristy. Výstavba tranzitních dálnic skrz město se však v našem souboru na rozdíl od Eurobarometru těší poměrně velké důvěře.

⁷⁶ Korelační koeficienty dosahují hodnot 0,69 – 0,90 na hladině významnosti $\alpha = 0,05$.

⁷⁷ Zdroj: *Města pro lidi. Koncepte snižování automobilové dopravy – příklady evropských měst*. Praha: MŽP 2005, str. 10.

V celkovém pohledu potom vidíme, že řazení jednotlivých položek podle míry potenciálního vlivu na zlepšení dopravní situace je v těchto průzkumech téměř dokonale opačné. Výsledky průzkumů však nejsou přímo srovnatelné, a to z důvodů metodologických (respondenti v Eurobarometru odpovídali na trochu jinak postavenou otázku a v kontextu jiných dalších možností) i z důvodů časových (výsledky Eurobarometru jsou řádově staršího data, názory občanů EU na automobilovou dopravu se od roku 1999 mohly změnit) – a tak toto srovnání slouží jen pro naši orientační představu.



Graf 3.3: Vliv na zlepšení dopravní situace – srovnání výsledků. (Sloupce tohoto průzkumu (červeně) zobrazují hodnoty po sloučení kategorií odpovědí 3 a 4 dle tabulky 3.9.)

U názorů na možnosti snižování automobilové dopravy nepozorujeme mnoho statisticky významných souvislostí s dosud popsányými charakteristikami a postoji. Důvěra respondentů v efektivitu koncepcí snižování automobilové dopravy se projevuje nezávisle na rozložení věkových i vzdělanostních⁷⁸ skupin, a také napříč celým územím Pankrácké terasy. Slabá závislost na pohlaví respondentů se ukazuje pouze v otázce zavedení mýtného a zlepšení podmínek cyklo-dopravy – zde mají ženy lehce vyšší důvěru v potenciální vliv těchto opatření na objem IAD.

Slabší závislost na frekvenci používání osobního automobilu se ukázala pouze v otázce snížení kapacity magistrály – v efekt odebrání jízdních pruhů na počet příjíždějících aut věří relativně častěji respondenti, kteří sami autem vůbec nejezdí. Může to být tím, že pokud sami nevyužívají výhod osobního automobilu, jejich názory na omezování řidičů ve

⁷⁸ Informace týkající se vzdělanostní struktury ovšem nemohou sloužit jako reprezentativní závěry pro populaci Prahy 4.

městě mohou být radikálnější. Podobně též respondenti, kteří intenzivně pociťují omezenou možnost pohybovat se pěšky, mírně častěji přiznávají vliv na dopravní chování občanů koncepčnímu zlepšování podmínek pěší dopravy ve městě.⁷⁹

3.5.2 Hodnocení návrhu humanizace magistrály

Postoje obyvatel k navrhované úpravě ulice 5. května jsme zjišťovali pomocí šestipoložkové baterie předkládající jednotlivé prvky návrhu. Své hodnocení respondenti vyjadřovali na pětibodové škále „Rozhodně se mi nelíbí“ – „Moc se mi nelíbí“ – „Tak napůl“ – „Docela se mi líbí“ – „Rozhodně se mi líbí“ obodované v tomto pořadí hodnotami 1 – 5. Každý z šesti prvků návrhu byl prezentován jednovětým popiskem a ilustrační vizualizací.⁸⁰ Výsledné rozdělení názorových skupin a průměrná hodnocení jednotlivých položek uvádí *tabulka 3.10*.

POSTOJE K NÁVRHU HUMANIZACE MAGISTRÁLY						
	1 Rozhodně se mi nelíbí	2 Moc se mi nelíbí	3 Tak napůl	4 Docela se mi líbí	5 Rozhodně se mi líbí	Skóre
Úprava náměstí Hrdinů	3	7	18	31	41	4,00
Úprava Pankráckého náměstí	5	3	26	29	37	3,90
Pěší trasa přes Nuselský most	10	9	16	29	36	3,72
Středový pás pro pěší	11	14	14	18	43	3,68
Přechody pro chodce	16	10	25	20	29	3,36
Snížení počtu jízdních pruhů	16	17	19	27	21	3,20

Tabulka 3.10: Postoje k návrhu humanizace magistrály.

[N=100; celočíselné hodnoty v tabulce vyjadřují zároveň absolutní i relativní četnosti]

Dosažená bodová skóre vyjadřující průměrné hodnocení jednotlivých položek se pohybují v rozmezí 3,20 – 4,00 při minimální možné hodnotě 1,00 a potenciálnímu maximu 5,00, tzn. při poměrně úzkém rozpětí v horní třetině škály. Můžeme tedy říci, že všech šest prvků návrhu se v celkovém pohledu setkala s poměrně slušnou podporou obyvatel.

⁷⁹ Koeficienty kontingence dosahují hodnot 0,30 na hladině významnosti $\alpha = 0,05$.

⁸⁰ Příslušné vizualizace jsou součástí dotazníku v kapitole Přílohy. Podrobnější popis architektonického návrhu v kapitole 2.3.2 Studie humanizace magistrály.

Nejvíce se respondentům líbí úpravy dvou největších náměstí čtvrti, které v současném stavu bohužel nesplňují nároky příjemně fungujícího veřejného prostoru – jedná se o náměstí Hrdinů rozřáté magistrálou na dvě poloviny a Pankrácké náměstí poznamenané mimoúrovňovým křížením nájezdových ramp. Navrhovanou úpravu náměstí Hrdinů by ocenily téměř tři čtvrtiny dotázaných. Úpravu prostoru Pankráckého náměstí by podpořily dvě třetiny dotázaných. Větší popularitu úpravy náměstí Hrdinů si vysvětlujeme jeho vyšší využívaností obyvateli – jeho prostor slouží jako přirozené centrum okolní zástavby, je zde stanice metra, tramvaje i autobusů, supermarket Tesco i symbolická dominanta budovy Vrchního soudu, je to jediné větší veřejné prostranství čtvrti. Naproti tomu Pankrácké náměstí *de facto* náměstím ani není, jeho rozvolněná struktura slouží především jako sjezd z dálnice a zadní zázemí Kongresového centra a hotelu Holiday Inn s benzínovou pumpou – v porovnání s náměstím Hrdinů se může jevit jako takříkajíc více “ztracený” prostor. Zároveň je však Pankrácké náměstí frekventovaným uzlem pěší dopravy, pro mnoho obyvatel přes něj nutně vede pěší trasa ke stanici metra či k areálu Vyšehradu – podmínky chodců jsou tu však vysloveně nepříjemné a obtížné a je častým jevem, že obyvatelé raději nebezpečně přebíhají dálniční sjezdové rampy, aby se dostali rychle na druhou stranu. Nesouhlas s nabízeným řešením obou náměstí nevyjádřilo více než 10% respondentů. Je tudíž patrné, že valná část dotázaných obyvatel čtvrti by určitou měrou stála o zásadnější revitalizaci dvou důležitých veřejných prostranství. Obě položky spolu přitom velmi silně korelují.⁸¹

Na třetí a čtvrté pozici v porovnání s ostatními prvky návrhu se umístily dvě úpravy přibližující ulici 5. května chodcům – jedná se o vytvoření pohodlné a bezpečné pěší trasy přes Nuselský most a o vytvoření středového pásu pro pěší a cyklisty lemovaného zelení. Tyto úpravy se líbí více než 60% dotázaných. Váhavý postoj jich zde zastává kolem 15%. Proti se v případě Nuselského mostu vyjádřila pětina, v případě středového pásu pak čtvrtina respondentů. Vyšší popularita pěší trasy přes údolí může být do jisté míry způsobena tím, že příslušná vizualizace zobrazovala řešení prostřednictvím pěší lávky nad úrovní vozovky mostu, tzn. že, čistě hypoteticky, by tímto zásahem nemusel být omezen jízdní prostor aut. Naopak v případě středového zeleného pásu bylo více zřejmé, že aby se do prostoru magistrály vešel, musel by být nejprve zúžen prostor vozovky, což ovšem bylo posuzováno mnohem skeptičtěji. Z hodnocení těchto položek však vyplývá, že o zpříjemnění podmínek pěšího pohybu po magistrále by určitou měrou stály alespoň tři čtvrtiny dotázaných. Také u nich pozorujeme vzájemnou korelaci.⁸²

81 Korelační koeficient gama dosahuje hodnoty 0,90 na hladině významnosti $\alpha = 0,001$.

82 Korelační koeficient gama dosahuje hodnoty 0,53 na hladině významnosti $\alpha = 0,01$.

Nejmenší popularitu si získaly dva prvky návrhu realizující přerozdělení silničního prostoru magistrály na úkor automobilové dopravy – jedná se o nahrazení nynějšího omezeného počtu podchodů a nadchodů větším počtem klasických přechodů pro chodce v úrovni vozovky a o snížení počtu jízdních pruhů o jeden v každém směru, tzn. proměnu nynější šestiproudé komunikace na čtyřproudou. Podporu těmto prvkům návrhu vyjádřila již jen necelá polovina respondentů. V otázce přechodů pro chodce váhala čtvrtina a o variantě redukce jízdních pruhů pochybovala pětina respondentů. Proti zřízení přechodů se vyjádřila rovněž čtvrtina dotázaných, se snížením počtu pruhů na magistrále pak nesouhlasí celá třetina respondentů. Obě položky spolu významně korelují⁸³ – je to patrně tím, že zřízení přechodů pro chodce na šestiproudé komunikaci není pro mnoho respondentů příliš lákavou představou – dlouhé čekání na semaforech v blízkosti míhajících se kouřících aut jistě znají z přechodu přes magistrálu v Legerově ulici na druhé straně údolí – zřízení přechodů pro chodce za předpokladu čtyřproudé komunikace se však jeví smysluplněji. Podpora přechodů pro chodce se tak zřejmě částečně odvíjí od ochoty odebrat řidičům část jízdního prostoru.

Zároveň u těchto dvou prvků návrhu také pozorujeme slabou závislost na věku⁸⁴ – varianta odebrání jízdních pruhů autům a zřízení přechodů pro chodce se relativně častěji líbí mladším respondentům ve věku 15 – 39 let, respondentům starším 60-ti let se tyto kroky naopak častěji nelíbí. Vysvětlením může být větší “radikálnost” v přístupu mladé generace, která si na základě současných názorových trendů, případně i osobních zkušeností z jiných evropských měst může intenzivněji uvědomovat dlouhodobou neudržitelnost rostoucího objemu automobilové dopravy v Praze.

Postoje k návrhu humanizace magistrály jinak nezaznamenaly další statisticky významné souvislosti se socio-demografickými charakteristikami respondentů. Hodnocení se neliší podle pohlaví ani vzdělanostních skupin.⁸⁵ Roli v podpoře záměru humanizace magistrály nehraje ani to, zda tu respondenti vychovávají své děti, či jak dlouho již ve čtvrti žijí. Rovněž se v tomto případě neukázala závislost na zóně bydliště ani na frekvenci pěšího kontaktu s magistrálou. Pozorujeme pouze jistý vliv frekvence používání osobního automobilu na postoj ke snížení počtu jízdních pruhů na magistrále – mezi respondenty, kterým se tento zásah nelíbí, je relativně více těch, kteří jezdí autem často, tzn. alespoň jednou týdně, naopak s nižší frekvencí jízdy autem roste podpora návrhu na snížení kapacity magistrály.⁸⁶ Tento vztah lze pravděpodobně vysvětlit neochotou pravidelných řidičů podřítit

83 Korelační koeficient gama dosahuje hodnoty 0,71 na hladině významnosti $\alpha = 0,001$.

84 Korelační koeficienty gama dosahují hodnot -0,32 a -0,37 na hladině významnosti $\alpha = 0,05$.

85 Informace týkající se vzdělanostní struktury ovšem nemohou sloužit jako reprezentativní závěry pro populaci Prahy 4.

86 Korelační koeficient gama dosahuje hodnoty -0,41 na hladině významnosti $\alpha = 0,05$.

se citelnému omezení vlastního provozu.

Poněkud překvapivým zjištěním bylo, že se v podstatě neprojevila statisticky významná závislost hodnocení návrhu na intenzitě zatížení automobilovou dopravou na magistrále. Jediný vztah, který zde pozorujeme je vyšší popularita varianty zřízení přechodů pro chodce mezi respondenty, kteří závažně pocítují omezenou možnost pěšího pohybu ve čtvrti.⁸⁷ Vysoké zatížení obyvatel hlukem, emisemi, dopravními zácpami atd. jinak není spojeno s vyšší popularitou návrhu na zklidnění magistrály. Podobně ani nespokojenost s kvalitou veřejných prostranství či kvalitou životního prostředí nevede k vyššímu oceňování návrhu, který by měl tyto kvality výrazně zlepšovat.

Dále jsme kontrolovali potenciální závislost na postojích respondentů k magistrále. Vztah mezi kritikou magistrály a podporou návrhu její humanizace se projevil pouze v omezené míře. Nejvýraznější souvislost nacházíme v případě vnímání magistrály jako bariéry rozdělující čtvrt' na dvě poloviny – respondentům, pro něž magistrála představuje velkou bariéru se většinou líbí návrh přechodů pro chodce, pěší trasy přes údolí a úpravy Pankráckého náměstí – naopak ti, kteří magistrálu za bariéru nepovažují, častěji vyjadřují nesouhlas s těmito úpravami.⁸⁸

Hodnocení návrhu však zřetelně souvisí s názory na koncepcce snižování automobilové dopravy. Základní prvky návrhu – tedy především redukce počtu jízdních pruhů, ale také vytvoření středového pásu s klasickými přechody pro chodce – jsou značně lépe hodnoceny respondenty, kteří se domnívají, že snížení kapacity magistrály by mělo vliv na snížení počtu projíždějících aut.⁸⁹ Podobně i důvěra ve vliv dalších dvou restriktivních kroků, tzn. zavedení mýtného za vjezd do centra a omezení parkování v centru, je spojována s vyšší popularitou těchto variant. Dále také respondentům, kteří věří ve vliv rozvoje alternativních způsobů dopravy, především pěší a cyklistické, se více líbí prvky návrhu týkající se pěší infrastruktury čtvrti, tzn. přechody pro chodce, pěší trasa přes údolí a zpřístupnění Pankráckého náměstí.⁹⁰ Můžeme tedy říci, že postoje obyvatel k návrhu jsou významně spoluurčovány tím, zda důvěřují vlivu restriktivních opatření na snížení objemu automobilové dopravy ve městě.

87 Korelační koeficient gama dosahuje hodnoty 0,60 na hladině významnosti $\alpha = 0,001$.

88 Koeficienty kontingence dosahují hodnot 0,30 – 0,40 na hladině významnosti $\alpha = 0,001$.

89 Korelační koeficienty gama dosahují hodnot 0,50 – 0,60 na hladině významnosti $\alpha = 0,01$.

90 Korelační koeficienty gama dosahují hodnot 0,40 – 0,70 na hladině významnosti $\alpha = 0,05$.

→ Vysvětlení motivací respondentů k podporování či odmítání předloženého návrhu na humanizaci magistrály můžeme odhadovat na základě komplexního shrnutí s ohledem na výsledky předchozích kapitol.

Obyvatelé území Pankrácké terasy vyjadřují poměrně malou spokojenost s kvalitou veřejných prostranství a kvalitou životního prostředí, které jsou ovlivňovány blízkostí magistrály. Magistrála a její projevy jsou zároveň uváděny jako největší nevýhody bydlení v této čtvrti. Velkou část respondentů totiž intenzivně trápí negativní dopady automobilové dopravy, jako je hluk, prach a emise, opět ve vztahu k blízkosti magistrály. Většina z nich k ní proto zastává víceméně kritický postoj, magistrála je pro ně hlavně dálniční bariérou, která je často štvě. Předložený návrh na humanizaci magistrály, který počítá s výrazným omezením provozu, se však u respondentů setkává s méně zřetelnou podporou, než by se v takové situaci dalo očekávat. Jednotlivé prvky návrhu se sice těší v celkovém pohledu poměrně slušné popularitě, v rámci souboru však přesto existuje významná skupina respondentů, kteří základní kroky zklidnění magistrály odmítají.

Příčina přitom může být dvojí – buď se jim konkrétní podoba návrhu skutečně nelíbí, anebo jednoduše nevěří, že nabízené úpravy ve výsledku dokáží zajistit lepší stav, než je ten současný. Z iniciačních hloubkových rozhovorů a úvodní explorace v terénu vyplynulo, že mezi obyvateli může panovat přesvědčení, že pokud autům ubereme prostor, zahltí nás někde jinde, či jinými slovy, že když zavedeme restriktce na magistrále, nepovede to k omezení provozu, ale naopak k vyššímu zatížení obyvatel kolonami dopravních zácp a k rozšíření automobilového provozu i do sousedních, dosud klidnějších ulic. Při této představě se pak předložený návrh může jevit jako sice pěkný, ale utopický. Obava, že by to nakonec mohlo být ještě horší tak může vést obyvatele k větší opatrnosti v hodnocení návrhu či přímo jeho odmítání.

Ve prospěch této hypotézy svědčí především souvislost postojů k návrhu humanizace magistrály s důvěrou v účinnost koncepčního snižování automobilové dopravy. Více než 70% těch, kteří se domnívají, že snížení počtu jízdních pruhů na magistrále by vedlo ke snížení počtu aut, vyjádřilo podporu třem stěžejním prvkům návrhu, tedy snížení počtu jízdních pruhů, vytvoření středového pásu pro pěší a zřízení přechodů pro chodce. Mezi těmi, kteří v efekt redukce jízdního prostoru na magistrále nevěří, byla popularita těchto kroků výrazně nižší.

3.6 SHRnutí VÝSLEDKŮ EMPIRICKÉHO PRŮZKUMU

Empirický průzkum bydlení v okolí pražské Severojižní magistrály byl proveden formou dotazníkového šetření v lokalitě podél ulice 5. května mezi stanicemi metra Vyšehrad a Pankrác na území Městské části Praha 4. Sběr dat byl proveden technikou internetového dotazování CAWI prostřednictvím profesionálního serveru www.surveymonkey.com. Výzkumným nástrojem byl dotazník obsahující 20 otázek na spokojenost s bydlením, zatížení automobilovou dopravou a postoje k návrhu humanizace magistrály. Výběrový soubor tvořilo 100 respondentů, což je cca jedna stopadesátina populace definovaného území. Chí-kvadrát test dobré shody potvrdil reprezentativitu výběrového souboru podle pohlaví a věku respondentů. Z hlediska vzdělanostní struktury v souboru výrazně převažují vysokoškolsky vzdělaní respondenti. Většina respondentů žije na území Pankrácké terasy již více než 10 let a má tak s bydlením ve čtvrti dlouhé zkušenosti.

Největší výhodou bydlení mezi Vyšehradem a Pankrací je podle respondentů výborná dopravní dostupnost MHD a blízkost centra. Největší nevýhodou je tu naopak přítomnost vysoce frekventované magistrály a s ní spojený hluk, prach a emise výfukových plynů. Z různých aspektů bydlení jsou respondenti nejvíce spokojeni právě s dostupností veřejné dopravy a rychlým spojením kdekoli po městě. Kontroverzněji jsou hodnoceny některé prvky občanské vybavenosti lokality, jako je dostupnost obchodů denní potřeby a dostupnost zelených parkových ploch pro sport a rekreaci. Výraznější nespokojenost obyvatel zaznamenala kvalita veřejných prostranství a kvalita životního prostředí ve čtvrti. Velkým problémem je také parkování – parkovací místa v ulicích jsou velkou měrou zabírána zaměstnanci velkých kancelářských budov dojíždějících z příměstských oblastí, v důsledku toho pak nezbyvá místo pro rezidenty. Z hlediska celkové spokojenosti s bydlením je tu však většina dotázaných víceméně spokojena. Pozorujeme přitom silnou závislost na umístění bydliště ve vztahu k magistrále – se vzdáleností od magistrály roste celková spokojenost obyvatel s bydlením. Blízkost magistrály rovněž významně ovlivňuje vlastnosti prostředí, které spokojenost s bydlením nejvíce určují.

Obyvatelé Pankrácké terasy pocítují relativně vysoké zatížení negativními vlivy automobilové dopravy. Pro většinu z nich je problémem hluk, velká prašnost prostředí a znečištěné ovzduší, ale také omezená možnost pohybovat se příjemně pěšky po některých trasách. V blízkosti magistrály jsou tyto problémy pochopitelně vnímány intenzivněji. Charakter magistrály je respondenty posuzován poměrně kriticky. Většina respondentů vnímá ulici 5. května spíše jako dálnici než jako ulici, podmínky pěších na ní hodnotí jako

nedostatečné. Pro většinu také magistrála představuje určitou bariéru rozdělující území čtvrti na dvě poloviny. Zároveň zde však existuje skupina respondentů, kteří jsou vůči magistrále v zásadě tolerantní. Hypotéza, že magistrála se negativně dotýká pouze těch, kteří bydlí přímo na ní, zatímco ti, kteří bydlí v sousedních klidnějších ulicích jsou v pohodě, se potvrdila pouze částečně. Obyvatelé ulice 5. května jsou na tom sice evidentně nejhůře, zároveň ale zjišťujeme, že výrazný rozdíl v pocíťované intenzitě negativních dopadů, v postojích vůči magistrále i v celkové spokojenosti s bydlením se mezi respondenty objevuje až při vzdálenosti bydliště 200 – 500 metrů od magistrály. Relativně intenzivnímu zatížení jsou tedy vystaveni obyvatelé téměř půlkilometrového pásu území podél magistrály, což rozhodně není zanedbatelná skutečnost. Tři čtvrtiny dotázaných se navíc i domnívají, že magistrála určitým způsobem ovlivňuje život lidí v celé čtvrti.

Předložený návrh na humanizaci magistrály a přilehlých veřejných prostranství z dílny ateliéru K2 se mezi respondenty setkal s poměrně dobrým ohlasem. Oceňována byla především úprava náměstí Hrdinů a Pankráckého náměstí. Proměna magistrály v polyfunkční bulvár se však mezi obyvateli dočkala výrazně menší popularity, než by se dalo očekávat. Třetina respondentů se nelíbí varianta snížení počtu jízdních pruhů na magistrále. Čtvrtina respondentů je proti vytvoření středového pásu pro pěší a cyklisty lemovaného zelení, který by měl vzniknout v uvolněném prostoru ulice. Čtvrtina respondentů také odmítá nabídku nahrazení dosavadního omezeného počtu podchodů a nadchodů větším počtem klasických přechodů pro chodce v úrovni ulice. Popularita těchto opatření přitom nesouvisí se vzdáleností bydliště od magistrály ani s intenzitou jejího přímého dopadu na obyvatele.

Domníváme se proto, že do hodnocení návrhu se promítá přesvědčení, že proměna dálnice v městský bulvár nezajistí snížení objemu automobilového provozu, respektive obava obyvatel, že po redukci jízdního prostoru na magistrále se zvýší intenzita dopravních zácp a/nebo že automobilová doprava hledající alternativní trasy zahltí i vedlejší, dosud klidné ulice čtvrti. Takový názor jsme zaznamenali již během úvodních kvalitativních rozhovorů s obyvateli v rámci explorační studie. Vyřčenou hypotézu potvrzuje především výrazná souvislost postojů respondentů ke stěžejním prvkům návrhu s jejich důvěrou v účinnost restriktivního omezování automobilové dopravy. Diskutovanou proměnu magistrály podporují většinou respondenti, kteří zároveň připouštějí, že snížení kapacity magistrály by vedlo ke snížení počtu projíždějících aut. Potenciálnímu vlivu redukce silničního prostoru na počet aut však nevěří více než polovina respondentů, kterým se pak také nejčastěji nelíbí navrhovaná úprava magistrály. Motivace respondentů k určitému hodnocení návrhu tedy může vyrůstat právě odtud.

Provedená empirická sonda poskytla základní obrázek o kvalitě bydlení v lokalitě Pankrácké terasy a o postojích obyvatel k návrhu humanizace magistrály. Podařilo se nám získat řadu zajímavých informací o životě ve čtvrti a zmapovat veřejné mínění ve věci diskutované urbanistické studie. V mnohém by však bylo žádoucí prohloubit interpretaci, jejíž možnosti jsou na základě námi sebraných dat pouze omezené. V dalším zkoumání tématu by se kromě kvalitativních hloubkových rozhovorů vhodně uplatnilo zapojení projektivních technik či metoda focus groups. Zajímavým řešením by mohla být aplikace metody CVM – *Contingent Valuation Method*, která se detailně zabývá hodnocením projektů ve vztahu k životnímu prostředí. Taková šetření by ovšem vyžadovala velmi náročnou přípravu a příslušný finanční rozpočet.

ZÁVĚR

„Místa, na nichž žijí lidé, by měla živit sny,
jež doprovázejí všechny lidské činnosti.“ MLTW⁹¹

V teoretické části diplomové práce jsme nastínili rozvíjející se zájem současné architektury a urbánní sociologie o projekty týkající se humanizace městského prostředí ve smyslu vytváření měst pro lidi. *Města pro lidi* znamenají místa příjemná ke každodennímu životu podle přirozených potřeb lidské povahy, místa naplněná symbolickými významy, s vlastním specifickým charakterem, místa přitahující sociální aktivity a inspirující své obyvatele k společnému podílení se na chodu věcí. Fyzická podoba míst, na nichž žijeme, silně ovlivňuje intenzitu pocitu společenství a domova, a tím i formu života, který se na nich pravděpodobně rozvine. Zkoumání sociálních obsahů a funkcí konkrétních typů městského prostředí se v této perspektivě ukazuje jako důležitá součást urbánní sociologie, respektive sociologie architektury.

Výsledky empirického průzkumu přináší základní přehled informací o kvalitě bydlení v sousedství pražské Severojižní magistrály – identifikují hlavní pozitivní a negativní stránky života v této lokalitě a nastiňují postojové tendence obyvatel k současnému stavu prostředí jejich domova včetně míry jejich zájmu o navrhovanou změnu. Výsledky průzkumu by mohly obohatit diskusi týkající se potenciální realizace projektu humanizace Severojižní magistrály na pražské Pankráci. Diplomová práce proto bude věnována autorům diskutovaného návrhu (Atelieru K2), případně nabídnuta příslušnému odboru zastupitelstva MČ Praha 4 jako podkladový materiál k dalšímu rozpracování obecného záměru zklidnění Severojižní magistrály a rozvoje přilehlé obytné čtvrti.

Na základě propojení poznatků získaných empirickým výzkumem, teoretických východisek a příkladů dobré praxe ze zahraničí docházíme v diplomové práci k následujícímu závěru. Přerozdělení dopravního prostoru ulice 5. května a revitalizace přilehlých veřejných prostranství by pravděpodobně výrazně přispěla k rozvoji pěší a cyklistické dopravy, k obnovení přirozených sociálních i fyzických vazeb prostředí a obecně k vyšší kvalitě městského života v této čtvrti. Vzhledem k rozsahu záměru a k existujícím obavám obyvatel o jeho účinnost by případné realizaci projektu měla předcházet účinná informační kampaň a aktivní otevřená komunikace s veřejností, např. formou veřejných diskusí, debat s odborníky a podobně.

91 Architektonická skupina MLTW (Moore, Lyndon, Turnbull, Whitaker), citát z knihy *The Place of Houses* poprvé vydané r. 1974 v New Yorku [česká citace dle Norberg-Schulz 2010: 200].

POUŽITÁ LITERATURA:

Augusta, Pavel (ed.) 1996. *Kniha o Praze 4*. Praha: Milpo

Augusta Pavel (ed.) 2005. *Praha 4 křížem krážem*. Praha: Milpo media

Bahrtdt, Hans Paul 1998. *Die moderne Großstadt: soziologische Überlegungen zum Städtebau*. Opladen: Leske + Budrich

Bartoň, Jiří (ed.) 2001. *Praha 4*. Praha: Informatorium

Bečková, Kateřina 2003. *Zmizelá Praha. Dodatky II. Historická předměstí a okraje města – pravý břeh Vltavy*. Praha, Litomyšl: Paseka

Botton de, Alain 2010. *Architektura štěstí*. Zlín: Kniha Zlín

Braun Kohlová, Markéta 2012. *Cesty městem. O racionalitě každodenního cestování*. Praha: Sociologické nakladatelství

Carmona, Matthew 2007. *Public Places – Urban Spaces. The Dimensions of Urban Design*. Oxford: Architectural Press

Černoušek, Michal 1986. *Psychologie životního prostředí*. Praha: Horizont

Dickens, Peter 1990. *Urban Sociology. Society, Locality and Human Nature*. New York: Harvester Wheatsheaf

Dillman, Don A. 2007. *Mail and Internet Surveys. The Tailored Design Method. 2007 Update With New Internet, Visual and Mixed-mode Guide*. Hoboken: Wiley

Disman, Miroslav 2006. *Jak se vyrábí sociologická znalost*. Praha: Univerzita Karlova v Praze – Nakladatelství Karolinum

Duyvendak, Jan Willem 2011. *The Politics of Home. Belonging and Nostalgia in Western Europe and the United States*. New York: Palgrave Macmillan

Gajdoš, Peter 2002. *Člověk, spoločnosť, prostredie. Vybrané problémy priestorovej sociológie*. Bratislava: Sociologický ústav SAV

Gans, Herbert J. 1965. *The Urban Villagers. Group and Class in the Life of Italian-Americans*. New York: Free Press

Gans, Herbert J. 1982. *The Lewittowners. Ways of Life and Politics in a new Suburban Community*. New York: Columbia University Press

Geertz, Clifford 2000. *Interpretace kultur*. Praha: Sociologické nakladatelství

Gehl, Jan 2000. *Život mezi budovami. Užívání veřejných prostranství*. Brno: Nadace Partnerství

- Gehl, Jan, Gemzøe, Lars 2006. *New City Spaces*. Copenhagen: Danish Architectural Press
- Gehl, Jan 2012. *Města pro lidi*. Brno: Partnerství o.p.s.
- Hamilton, Ian (ed.) 2005. *Transformation of Cities in Central and Eastern Europe: Towards globalization*. Tokyo: United Nations University Press
- Hendl, Jan 2006. *Přehled statistických metod zpracování dat. Analýza a metaanalýza dat*. Praha: Portál
- Honzík, Karel 2002. *Za obzorem věčnosti*. Praha: Arbor vitae
- Horská, Pavla, Maur, Eduard, Musil, Jiří 2002. *Zrod velkoměsta. Urbanizace českých zemí a Evropa*. Praha, Litomyšl: Paseka
- Hrůza, Jiří 1965. *Teorie města*. Praha: Nakladatelství ČSAV
- Hrůza, Jiří 1977. *Slovník soudobého urbanismu*. Praha: Odeon
- Hrůza, Jiří 1989. *Město Praha*. Praha: Odeon
- Hrůza, Jiří, Zajíc Josef 2002, 2007. *Vývoj urbanismu I. a II*. Praha: Nakladatelství ČVUT
- Chytřejší města jako evropské téma. Jak může Evropská unie ovlivnit integrovaný a inteligentní růst městských oblastí*. Praha: Svaz měst a obcí České republiky 2010
- Jacobs, Jane 1961. *The Death and Life of Great American Cities*. New York: Vintage Books
- Janata, Michal 2009. „Krise a naděje urbanity: rozhovor s urbánním sociologem Jiřím Musilem o přítomnosti a budoucnosti měst.“ *Architekt* 2009 (1): 32 – 35
- Le Corbusier 2005. *Za novou architekturou*. Praha: Rezek
- Lynch, Kevin 2004. *Obraz města / The Image of the City*. Praha: Polygon
- Matějka, Ivan (ed.) 2008. *Slavné stavby Prahy 4*. Praha: Foibos
- Města pro lidi. Koncepce snižování automobilové dopravy – příklady evropských měst*. Praha: Ministerstvo životního prostředí 2005
- Mumford, Lewis 1963. *The Highway and the City*. New York: Harcourt, Brace & World
- Mumford, Lewis 1997. *The Culture of Cities*. London: Routledge / Thoemmes Press
- Musil, Jiří 2001. „Vývoj a plánování měst ve střední Evropě v období komunistických režimů.“ *Sociologický časopis / Czech Sociological Review* 37 (3): 275 – 296
- Musil, Jiří 2003. „Proměny urbánní sociologie ve Spojených státech a Evropě 1950 – 2000.“ *Sociologický časopis / Czech Sociological Review* 39 (2): 137 – 167

- Nohejl, Marek 2001. *Lebenswelt a každodennost v sociologii Alfreda Schütze. Pojednání o východiscích fenomenologické sociologie*. Praha: Sociologické nakladatelství
- Norberg-Schulz, Christian 2010. *Genius loci. Krajina, místo, architektura*. Praha: Dokořán
- Outhwaite, William 2006. „Interpretativismus a interakcionismus“. Pp. 161 – 187 in Harrington, Austin et al. *Moderní sociální teorie*. Praha: Portál
- Paddison, Ronan (ed.) 2001. *Handbook of urban studies*. London: Sage
- Park, Robert Ezra (ed.) 1992. *The City. Suggestions for Investigation of Human Behavior in the Urban Environment*. Chicago: University of Chicago Press
- Pelzbauerová, Věra 2008. *Dějiny částí Prahy jako dějiny farních obvodů*. Praha: Volvox Globator
- Poche, Emanuel, Wirth, Zdeněk 2004. *Zmizelá Praha IV. Vyšehrad a zevní okresy Prahy*. Praha, Litomyšl: Paseka
- Porteous, J. Douglas 1977. *Environment & Behavior: Planning and Everyday Urban Life*. Menlo Park: Addison-Wesley
- Ragon, Michel 1967. *Kde budeme žít zítra*. Praha: Mladá fronta
- Sennett, Richard 1991. *The Conscience of the Eye. The Design and Social Life of Cities*. London, Boston: Faber and Faber
- Smith, Michael Peter 2001. *Transnational Urbanism. Locating Globalization*. Malden, Mass.: Blackwell
- Schäfers, Bernhard 2006. *Architektur-soziologie. Grundlagen – Epochen – Themen*. Wiesbaden: Verlag für Sozialwissenschaften
- Schmeidler, Karel a kol. 2001. *Sociologie v architektonické a urbanistické tvorbě*. Brno: Ing. Zdeněk Novotný
- Schmeidler, Karel 2010. *Mobilita, transport a dostupnost ve městě*. Ostrava: Key Publishing
- Šubrt, Jiří 2001. *Postavy a problémy soudobé teoretické sociologie. Sociologické teorie druhé poloviny 20. století*. Praha: ISV
- Venturi, Robert 2002. *Složitost a protiklad v architektuře*. Praha: Arbor vitae
- Weber Max 2006. "Město. Pojem a kategorie." *Lidé města* 8 (1): dostupné online na: <http://lidemesta.cz/index.php?id=228> k 24.4.2013
- Whyte, William W. 2000. „Navrhování prostorů.“ Pp. 92 – 99 in: Maier, Karel (ed.). *Urbanistická čítanka I. Vybrané texty urbanistické literatury XX. století*. Praha: Česká komora architektů

INTERNETOVÉ ZDROJE:⁹²

Atelier K2:	http://www.atelierk2.cz/cs/
Auto*mat:	http://www.auto-mat.cz/
BESIP:	http://www.ibesip.cz/
Český statistický úřad:	http://www.czso.cz/
Městské zásahy:	http://www.mestskezasahy.cz/
Městský okruh:	http://mestskyokruh.info/mestsky-okruh/
Občané postižení SJM o.s.:	http://www.kauza-magistrala.net/
Pioneer Courthouse Square:	http://www.thesquarepdx.org/
Project for Public Spaces:	http://www.pps.org/
Registr sčítacích obvodů:	http://www.czso.cz/csu/rso.nsf/i/registr_scitacich_obvodu
The National Archives:	http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/
Útvar rozvoje hl. m. Prahy:	http://www.urm.cz/cs/

92 Bližší webové adresy jsou uvedeny na příslušných místech přímo v textu. Platné k 24.4.2013.

PŘÍLOHY

PŘÍLOHA 1: TESTOVÁNÍ REPREZENTATIVITY VÝBĚROVÉHO SOUBORU

1.1 Chí-kvadrát test dobré shody pro strukturu podle pohlaví:

H0: Struktury pohlaví výběrového souboru a populace Prahy 4 jsou shodné.

H1: Struktury pohlaví výběrového souboru a populace Prahy 4 nejsou shodné.

Pohlaví

	Observed N	Expected N	Residual
Muži	45	47,0	-2,0
Ženy	55	53,0	2,0
Total	100		

Test Statistics

	Pohlaví
Chi-Square(a)	,161
df	1
Asymp. Sig.	,689

a 0 cells (.0%) have expected frequencies less than 5. The minimum expected cell frequency is 47,0.

Hladina významnosti Chí-kvadrát testu dosáhla hodnoty větší než $\alpha = 0,05$.

Nulová hypotéza nebyla zamítnuta, tzn. struktura pohlaví výběrového souboru je reprezentativní pro populaci Prahy 4.

1.2 Testování reprezentativity výběrového souboru podle věku:

H0: Věkové struktury výběrového souboru a populace Prahy 4 jsou shodné.

H1: Věkové struktury výběrového souboru a populace Prahy 4 nejsou shodné.

Věk

	Observed N	Expected N	Residual
15 - 29	19	18,0	1,0
30 - 39	22	19,0	3,0
40 - 49	18	16,0	2,0
50 - 59	15	13,0	2,0
60+	26	34,0	-8,0
Total	100		

Test Statistics

	Věk
Chi-Square(a)	2,969
df	4
Asymp. Sig.	,563

a 0 cells (.0%) have expected frequencies less than 5. The minimum expected cell frequency is 13,0.

Hladina významnosti Chí-kvadrát testu dosáhla hodnoty větší než $\alpha = 0,05$.

Nulová hypotéza nebyla zamítnuta, tzn. věková struktura výběrového souboru je reprezentativní pro populaci Prahy 4.

1.3 Testování reprezentativity výběrového souboru podle vzdělání:

H0: Vzdělanostní struktury výběrového souboru a populace Prahy 4 jsou shodné.

H1: Vzdělanostní struktury výběrového souboru a populace Prahy 4 nejsou shodné.

Vzdělání

	Observed N	Expected N	Residual
ZŠ	3	13,0	-10,0
SŠ bez maturity	9	28,0	-19,0
SŠ s maturitou, VOŠ	35	36,0	-1,0
VŠ	53	23,0	30,0
Total	100		

Test Statistics

	Vzdělání
Chi-Square(a)	59,743
df	3
Asymp. Sig.	,000

a. 0 cells (.0%) have expected frequencies less than 5. The minimum expected cell frequency is 13,0.

Hladina významnosti Chí-kvadrát testu je menší než $\alpha = 0,05$.

Nulová hypotéza byla zamítnuta, tzn. vzdělanostní struktura výběrového souboru není reprezentativní pro populaci Prahy 4.

Rozdělení proměnné vzdělání ve výběrovém souboru je významně vychýleno ke kategorii vysokoškolsky vzdělaných.

PŘÍLOHA 2: DOTAZNÍK

DOTAZNÍK – PRŮZKUM BYDLENÍ V OKOLÍ PRAŽSKÉ SEVEROJIŽNÍ MAGISTRÁLY

Dobrý den,

v následujícím dotazníku bychom Vám rádi položili několik otázek týkajících se života ve Vaší čtvrti. Výsledky dotazování budou sloužit jako podklad k diplomové práci v oboru sociologie na Filozofické fakultě Univerzity Karlovy.

Cílem průzkumu je přinést informace o spokojenosti obyvatel s bydlením v okolí ulice 5. května a jejich postojích k návrhu humanizace magistrály. Zajímají nás proto Vaše názory a dojmy ohledně každodenního života v místě Vašeho bydliště.

Všechny informace zůstanou anonymní a budou sloužit pouze k účelům tohoto průzkumu. Dotazník obsahuje celkem 20 otázek rozdělených do 4 sekcí podle zaměření. Jeho vyplnění Vám zabere maximálně 15 minut.

Předem Vám velice děkuji za Váš čas a ochotu!

Tereza Vlasáková, katedra sociologie FF UK

<http://sociologie.ff.cuni.cz/>

I. ŽIVOT VE VAŠÍ ČTVRTI

V úvodní části dotazníku se zaměříme na obecné charakteristiky bydlení ve Vaší čtvrti. Bude nás zajímat, jak dlouho již v této čtvrti žijete, kde konkrétně bydlíte, co se Vám na bydlení zde líbí či nelíbí a jak jste tu celkově spokojeni.

Pokud není uvedeno jinak, u každé otázky prosím označte křížkem číselný kód vybrané varianty odpovědi.

1. Jak dlouho již bydlíte v této čtvrti?

Vaší čtvrtí rozumíme území tzv. Pankrácké terasy, náhorní planiny mezi Nuslemi a Podolím, v okolí stanic metra Vyšehrad a Pražského povstání.

Méně než 1 rok	1
1 – 3 roky	2
4 – 10 let	3
11 – 20 let	4
Více než 20 let	5

2. Ve které části čtvrti se nachází Vaše bydliště?

Napište prosím název ulice, v níž nyní bydlíte:

3. Co považujete za hlavní výhodu bydlení ve Vaší čtvrti? (Můžete uvést i více výhod.)

4. Co považujete za hlavní nevýhodu bydlení ve Vaší čtvrti? (Můžete uvést i více nevýhod.)

5. Jak jste spokojeni s kvalitou prostředí a dosažitelností služeb a zdrojů v okolí Vašeho bydliště? Míru své spokojenosti či nespokojenosti s jednotlivými body prosím vyjádřete na škále: *Zcela nespokojen(a)* – *Spíše nespokojen(a)* – *Tak napůl* – *Spíše spokojen(a)* – *Zcela spokojen(a)*

		Zcela nespok.	Spíše nespok.	Tak napůl	Spíše spok.	Zcela spok.
5.1.	Dostupnost MHD	1	2	3	4	5
5.2.	Kvalita životního prostředí (ovzduší, hluk, prašnost, zeleň...)	1	2	3	4	5
5.3.	Kvalita veřejných prostranství (ulice, chodníky, lavičky, náměstí, parky...)	1	2	3	4	5
5.4.	Bezpečnost	1	2	3	4	5
5.5.	Sousedské vztahy	1	2	3	4	5
5.6.	Fyzický vzhled prostředí	1	2	3	4	5
5.7.	Poměr ceny a kvality bydlení	1	2	3	4	5
5.8.	Dostupnost obchodů se zbožím denní potřeby (potravin, drogerie, večerky...)	1	2	3	4	5
5.9.	Dostupnost do zaměstnání	1	2	3	4	5
5.10.	Dostupnost zelených ploch pro rekreaci (parky, dětská hřiště, vycházkové trasy...)	1	2	3	4	5
5.11.	Dostupnost zařízení lékařské péče (praktický lékař, poliklinika, pohotovost...)	1	2	3	4	5
5.12.	Dostupnost vzdělávacích zařízení (školy, školky, dětské kroužky...)	1	2	3	4	5
5.13.	Dostupnost kulturních zařízení (kina, divadla, galerie...)	1	2	3	4	5
5.14.	Dostupnost sportovních zařízení (sportoviště, bazény, cyklostezky...)	1	2	3	4	5
5.15.	Dostupnost pohostinských zařízení (restaurace, kavárny, hospody, bary...)	1	2	3	4	5
5.16.	Dostupnost k příbuzným, přátelům, známým	1	2	3	4	5
5.17.	Dostatek parkovacích míst	1	2	3	4	5
5.18.	Společenská prestiž lokality	1	2	3	4	5

6. Jaká je Vaše celková spokojenost s bydlením v této čtvrti?

Jak se Vám zde celkově bydlí? Míru své celkové spokojenosti či nespokojenosti vyjádřete prosím opět na uvedené škále.

	Zcela nespok.	Spíše nespok.	Tak napůl	Spíše spok.	Zcela spok.
Celková spokojenost s bydlením	1	2	3	4	5

II. AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA

Hlavní dopravní osou Vaší čtvrti je bezpochyby ulice 5. května. Ta je jakožto součást pražské severo-jížní magistrály jednou z nejvytíženějších komunikací v celém hlavním městě.

Zajímá nás, zda a jak intenzivně se problémy spojené s vysokou frekvencí automobilové dopravy dotýkají obyvatel přilehlé obytné čtvrti.

7. Následující projevy spojené s automobilovou dopravou ve městě mohou být vnímány jako problém z hlediska životního prostředí a kvality bydlení. Jak intenzivně pociťujete uvedené faktory v místě Vašeho bydliště? Své hodnocení prosím vyjádřete na škále: *Nepociťuji jako problém – Pociťuji trochu jako problém – Pociťuji jako problém – Pociťuji jako závažný problém*

		Nepociťuji jako problém	Pociťuji trochu jako problém	Pociťuji jako problém	Pociťuji jako závažný problém
7.1.	Znečištění ovzduší	1	2	3	4
7.2.	Prašnost prostředí	1	2	3	4
7.3.	Hluk z dopravy	1	2	3	4
7.4.	Dopravní zácpy	1	2	3	4
7.5.	Míra umělého osvětlení komunikací spojeného s dopravou	1	2	3	4
7.6.	Frekvence billboardů a reklamních ploch cílených na řidiče automobilů	1	2	3	4
7.7.	Ohrožení ze strany projíždějících vozidel	1	2	3	4
7.8.	Omezená možnost pohybovat se příjemně pěšky po některých trasách	1	2	3	4

8. Jak často v roli chodce nebo cyklisty přijdete do kontaktu s magistrálou, tzn. jak často ulici 5. května neboli magistrálu přecházíte, podcházíte nebo se po ní pěšky či na kole pohybujete?

Nikdy	1
Zcela výjimečně	2
Jednou nebo několikrát do měsíce	3
Jednou nebo několikrát do týdne	4
Denně	5

9. Následující výroky se týkají charakteru ulice 5. května neboli magistrály. Do jaké míry s nimi souhlasíte či nesouhlasíte? (Bez ohledu na to, jak často přijdete s magistrálou do styku.) Míru svého souhlasu nebo nesouhlasu prosím označte na škále: *Rozhodně nesouhlasím – Spíše nesouhlasím – Spíše souhlasím – Rozhodně souhlasím* Pokuste se prosím vyjádřit se ke všem uvedeným výrokům. Možnost *Nevím* využijte jen v krajním případě.

		Rozhodně nesouhl.	Spíše nesouhl.	Spíše souhl.	Rozhodně souhl.	Nevím
9.1.	Magistrála je hlavní ulice jako každá jiná ve velkém městě.	1	2	3	4	0
9.2.	Magistrála představuje velkou bariéru, rozděluje zdejší území na dvě půlky.	1	2	3	4	0
9.3.	Je zde dostatek možností, jak magistrálu v pohodě přejít.	1	2	3	4	0
9.4.	Magistrálu přechází jen ten, kdo opravdu musí nebo nutně potřebuje.	1	2	3	4	0
9.5.	Pohybovat se pěšky po magistrále je pohodlné a bezpečné.	1	2	3	4	0
9.6.	Magistrálu vnímám spíš jako dálnici než jako ulici.	1	2	3	4	0
9.7.	Magistrála se negativně dotýká pouze těch, kteří bydlí přímo na ní – kdo bydlí v sousedních klidnějších ulicích, ten je v pohodě.	1	2	3	4	0
9.8.	Magistrála ovlivňuje život lidí v celé čtvrti.	1	2	3	4	0
9.9.	Magistrálu v běžném každodenním životě vůbec neregistruji.	1	2	3	4	0
9.10.	Magistrála mě štve.	1	2	3	4	0

10. Bydlíte nebo bydlel(a) jste někdy v minulosti přímo na magistrále?

Ne, na magistrále jsem nikdy v životě nebydlel(a).	1
Ano, na magistrále jsem v minulosti nějaký čas bydlel(a).	2
Ano, na magistrále bydlím nyní.	3

III. HUMANIZACE MAGISTRÁLY

Již delší dobu se mluví o tzv. humanizaci pražské magistrály. Idea zklidnění automobilové dopravy, usnadnění pěšího provozu a oživení služeb na této komunikaci se týká rovněž ulice 5. května v blízkosti Vašeho bydliště. Zajímá nás, zda a jaké potřeby a zájmy pociťují v této věci samotní obyvatelé lokality.

11. Ulicí 5. května v blízkosti Vašeho bydliště projede denně přes 80 tisíc automobilů. Která z následujících opatření by podle Vašeho názoru mohla mít vliv na snížení počtu automobilů na magistrále?

Své mínění prosím vyjádřete na škále: Rozhodně by nemělo vliv – Asi by nemělo vliv – Asi by mělo vliv – Rozhodně by mělo vliv (na snížení počtu aut na magistrále).

Pokuste se prosím vyjádřit se ke všem uvedeným krokům. Možnost Nevím využijte jen v krajním případě.

		Rozhodně by nemělo vliv	Asi by neměl o vliv	Asi by mělo vliv	Rozhodně by mělo vliv	Nevím
11.1.	Zkvalitnění služeb veřejné dopravy	1	2	3	4	0
11.2.	Vytvoření lepších podmínek pro cyklisty (kvalitní systém bezpečných a pohodlných cyklostezek sledujících příhodné trasy)	1	2	3	4	0
11.3.	Vytvoření lepších podmínek pro pěší (bezpečné a pohodlné pěší trasy, pěší zóny a ulice s převahou chodců)	1	2	3	4	0
11.4.	Omezení počtu parkovacích míst v centru města	1	2	3	4	0
11.5.	Zavedení mýtného pro motoristy za vjezd do centra města	1	2	3	4	0
11.6.	Zlepšení a rozšíření systému záchytných parkovišť na okrajích města	1	2	3	4	0
11.7.	Vybudování nových tranzitních dálničních tahů skrz město	1	2	3	4	0
11.8.	Dokončení Městského okruhu	1	2	3	4	0
11.9.	Snížení počtu jízdních pruhů na magistrále	1	2	3	4	0

12. Následující otázka předkládá několik konkrétních úprav ulice 5. května sledujících zklidnění magistrály. (Realizace jednotlivých kroků tohoto návrhu je podmíněna především dokončením Městského okruhu.)

Zajímá nás, jak se Vám uvedené kroky líbí či nelíbí, které z uvedených forem úpravy magistrály byste ocenili nebo neocenili?

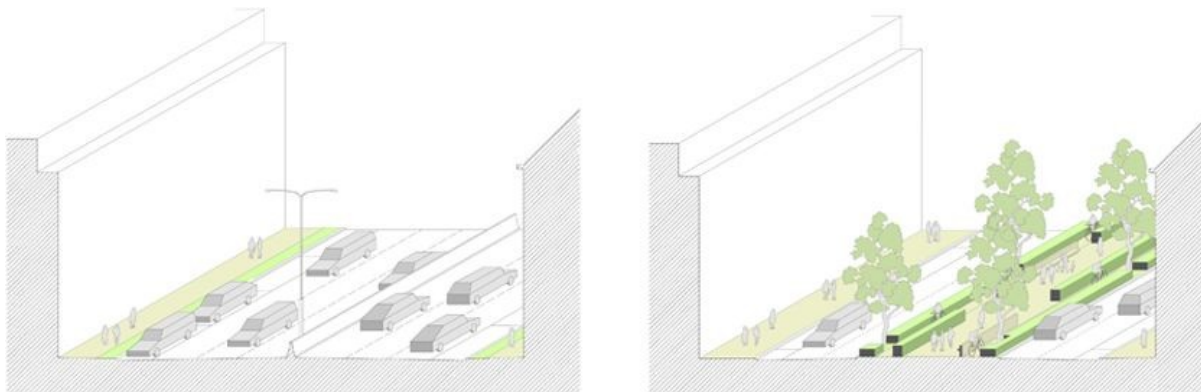
Pro rozvinutí představy si můžete prohlédnout přiložené obrázky. Mějte však přitom na paměti, že se jedná o pouhé ilustrace, nikoli o závazný model.

Svůj postoj prosím vyjádřete na škále: *Rozhodně se mi nelíbí – Moc se mi nelíbí – Tak napůl – Docela se mi líbí – Rozhodně se mi líbí*

		Rozhodně se mi nelíbí	Moc se mi nelíbí	Tak napůl	Docela se mi líbí	Rozhodně se mi líbí
12.1.	Snížení počtu jízdních pruhů na magistrále o jeden v každém směru – tzn. proměna nynější šestiproudé komunikace na čtyřproudou komunikaci velkoměstského typu (Obrázek 1.)	1	2	3	4	5
12.2.	Vytvoření středového pásu pro pěší a cyklisty lemovaného keři a alejí stromů (Obrázek 2.)	1	2	3	4	5
12.3.	Nahrazení nynějšího omezeného počtu podchodů a nadchodů větším počtem klasických přechodů pro chodce v úrovni vozovky (Obrázek 3.)	1	2	3	4	5
12.4.	Úprava prostoru Pankráckého náměstí – tak aby se dalo pohodlně a bezpečně přejít pěšky a aby se dalo využít například i jako místo k posezení na lavičce nebo hru na trávníku (Obrázek 4.)	1	2	3	4	5
12.5.	Úprava prostoru Náměstí Hrdinů – tak aby tvořilo jeden celek v jedné úrovni terénu spolu s ulicí 5. května a dominantou budovy Vrchního soudu (Obrázek 5.)	1	2	3	4	5
12.6.	Vytvoření pohodlné a bezpečné pěší a cyklistické trasy přes Nuselský most do centra města (Obrázek 6.)	1	2	3	4	5

Ilustrační obrázky k otázce č. 12:

Obrázek 1. Snížení počtu jízdních pruhů na magistrále o jeden v každém směru – tzn. proměna nynější šestiproudé komunikace na čtyřproudou komunikaci velkoměstského typu.



Obrázek 2. Vytvoření středového pásu pro pěší a cyklisty lemovaného keři a alejí stromů.



Obrázek 3. Nahrazení nynějšího omezeného počtu podchodů a nadchodů větším počtem klasických přechodů pro chodce v úrovni vozovky.



Obrázek 4. Úprava prostoru Pankráckého náměstí – tak, aby se dalo pohodlně a bezpečně přejít pěšky a aby se dalo využít například i jako místo k posezení na lavičce nebo hru na trávniku.



Obrázek 5. Úprava Náměstí Hrdinů – tak, aby tvořilo jeden celek v jedné úrovni terénu spolu s ulicí 5. května a dominantou budovy Vrchního soudu.



Obrázek 6. Vytvoření pohodlné a bezpečné pěší a cyklistické trasy přes Nuselský most do centra města.



IV. CHARAKTERISTIKY DOMÁCNOSTI

Děkujeme Vám za vyjádření Vašich postojů a názorů. V závěrečné části dotazníku se zaměříme již jen na doplnění několika socio-demografických charakteristik Vás a Vaší domácnosti.

13. Jaký je Váš věk? Vyjádřete jej prosím v letech:

14. Jaké je Vaše pohlaví?

Muž	1
Žena	2

15. Jaká je právní forma užívání bytu, v němž bydlíte? Jste:

Vlastník, spoluvlastník, příbuzný(á) či partner(ka) vlastníka	1
Nájemník	2
Podnájemník	3

16. Ve kterém patře se nachází byt, v němž bydlíte?

Suterén	1
Přízemí (i tzv. zvýšené přízemí)	2
1. nadzemní podlaží	3
2. nadzemní podlaží	4
3. nadzemní podlaží	5
4. nadzemní podlaží	6
5. a vyšší nadzemní podlaží	7

17. Žijí ve Vaší domácnosti děti do 15 let?

Ano	1
Ne	2

18. Jak často jezdíte autem?

Nejezdím autem	1
Zcela výjimečně	2
Jednou nebo několikrát za měsíc	3
Jednou nebo několikrát týdně	4
Denně	5

19. Jaké je Vaše nejvyšší ukončené vzdělání?

Základní	1
Středoškolské bez maturity	2
Středoškolské s maturitou	3
Vyšší odborná škola	4
Vysokoškolské	5

20. Jaké je Vaše zařazení z pohledu ekonomické aktivity?

Vyberte prosím z následujících možností jednu, která Vaše postavení nejvíce vystihuje.

Zaměstnanec / zaměstnankyně (plný i částečný úvazek, formou brigády či DPP...)	1
Podnikatel(ka), OSVČ	2
Student(ka)	3
Na mateřské / rodičovské dovolené, v domácnosti	4
Nezaměstnaný(á) / čekající na práci	5
Důchodce / důchodkyně	6

.....

Děkujeme Vám!

Ještě jednou Vám velice děkujeme za Váš čas a ochotu při vyplnění dotazníku, který je součástí projektu diplomové práce věnované kvalitě bydlení ve Vaší čtvrti.

Více informací o plánech humanizace magistrály naleznete například na těchto odkazech:

<http://www.urm.cz/cs/clanek/335/humanizace-severojizni-magistraly>

<http://www.atelierk2.cz/cs/projekty/humanizace-s-j-magistraly-v-praze>

<http://www.auto-mat.cz/aktivity/magistrala/>

Vaše dotazy nebo připomínky k projektu ráda přijmu na emailové adrese:

reza.vlas@gmail.com

Se srdečným pozdravem

Tereza Vlasáková, katedra sociologie FF UK

<http://sociologie.ff.cuni.cz/>

PŘÍLOHA 3: KONTAKTNÍ LÍSTEK PRO RESPONDENTY



FILOZOFICKÁ FAKULTA
UNIVERZITY KARLOVY
V PRAZE

PRŮZKUM KVALITY BYDLENÍ V OKOLÍ PRAŽSKÉ SEVEROJIŽNÍ MAGISTRÁLY

Dobrý den,

chceme Vás požádat o vyplnění krátkého webového dotazníku v rámci výzkumu kvality bydlení ve Vaší čtvrti.

Cílem průzkumu je přinést informace o spokojenosti obyvatel s bydlením v okolí ulice 5. května a jejich postojích k návrhu humanizace magistrály. Zaujímají nás proto Vaše názory a dojmy ohledně každodenního života v místě Vašeho bydliště. Šetření je součástí diplomové práce v oboru sociologie na Filozofické fakultě Univerzity Karlovy.

Vyplnění našeho webového dotazníku Vám nezabere více než 15 minut.

Dotazník najdete zde:

<https://www.surveymonkey.com/s/dotaznik-bydleni-FFUK>

Velice Vám děkujeme za Vaši pomoc a ochotu!

Tereza Vlasáková
katedra sociologie FF UK
<http://sociologie.ff.cuni.cz/>
reza.vlas@gmail.com

PŘÍLOHA 4: PŘEPISY ÚVODNÍCH KVALITATIVNÍCH ROZHOVORŮ

4.1. Přepis kvalitativního rozhovoru 1

žena, 25 let, studentka, ulice Mikuláše z Husi (14.10.2012)

Kdyby se Tě někdo zeptal jak se ti tu bydlí, co bys řekla?

Mně se tady bydlí dobře. Protože jsem v klidné části docela, není tu moc velký provoz. I když v zásadě na to, jak je to malá ulička tak dost provozu, protože se tam parkuje obousměrně, což je debilní. Je tu dobrá dostupnost do centra i z centra, to je fajn, a na běhání je tu místo.

Které věci jsou pro Tebe důležité, co potřebuješ k tomu, abys byla s bydlením spokojená? Jaké vlastnosti by mělo místo mít, aby se Ti líbilo tam bydlet?

Doprava do centra, aby byla rychlá, nejradši u metra. Možnost sportovního vyžití, teda pro mě hlavně místo na běhání, nějaká zeleň. Potom chci, abych se tam nebála, aby to bylo místo, které já považuji za bezpečné, i v noci. A aby tam byla dobrá občanská vybavenost.

Co pro Tebe konkrétně znamená dobrá občanská vybavenost?

Obchody, školy, školky, restaurace, nějaká sportoviště. A specializované obchody, myslím ne jen vietnamské večerky. Abych si mohla v blízkosti domova nakoupit dobrou zeleninu, maso, pečivo a tak.

To tu právě ale moc nemáte, nevadí Ti to tedy?

To tu jako úplně nemáme, a třeba to mi zrovna vadí. Ale na Pražského povstání je Tesco, které je sice drahé a blbé, ale je to furt lepší, než to bylo, když tam to Tesco nebylo. A pak na Pankráci jsou Arkády.

Ale Tesco to je supermarket, to není úplně specializovaný obchod ne? Já jsem to předtím totiž pochopila spíš tak, že bys chtěla mít možnost zajít si pro celer do zeleniny, vedle do masny po řízky, do pekárny pro rohlíky...

Ale to vlastně taky máme, v ulici Na pankráci vedle magistrály tam je víc těchhle specializovaných obchodů. Je tam v pohodě vietnamská zelenina ovoce, super pekárna – cukrárnička. Pak je tam masna, myslím. V okolí moc nic, ale tahle ulice je taková hlavní zóna.

Myslíš jako že to je tam v okolí vlastně taková jediná hlavní městská ulice, taková normální, že tam můžeš jít v pohodě pěšky, cestou si nakoupit a je to příjemná cesta?

No. Já třeba když jsem dřív bydlela na druhý straně dálnice, tak vlastně všichni z tamté strany chodili nakupovat na tuhle stranu, právě protože tam byla tahle ulice.

Fakt? A nechodili třeba do Nuslí? Vždyť tam třeba pod Paloučkem už je to také celkem příjemné a vybavené a nemusíš překonávat tu dálnici.

Jako někdo jo. Ale ono to tam je přes tu dálnici v zásadě blíž, protože do těch Nuslí musíš sejít až dolů. Ted'ka už taky ne, protože se to zlepšilo, je tam už aspoň Žabka nahoře a Na Paloučku je nějaký obchod. Ale dřív když chtěli lidi něco specializovaného, drogerii nebo tak, tak chodili na tu druhou stranu.

Aha, mě právě zajímalo, jestli ta magistrála funguje jako hranice, jako taková dělicí čára dvou území? Jestli zkrátka lidé podél magistrály mají zázemí hlavně na té své straně a na druhou stranu v podstatě nechodí? Anebo jestli naopak ta magistrála je v každodenním životě lidmi z obou stran hojně přecházená a není vnímaná jako nějaká zvláštní bariéra?

Tak pro mě je ta dálnice trošku problém. Protože když chodím od sebe z domova k tátovi každý druhý den venčit, tak jí musím furt přecházet. Ale myslím si, že jinak asi lidi, co bydlí na té druhé straně, tak spíš se soustředí v tamté části a lidi, co jsou u nás, tak v té naší. Třeba moje sousedky říkají, že chodí nakupovat na Výtoň, tam k Výtoni do Lidlu, což mně přijde úplně strašně daleko, ale je to holt na té naší straně dálnice.

Hele a jak se vlastně ta magistrála přechází? Tam je u metra jedna lávka a pak asi za dvě stě metrů jeden podchod. Chodíš třeba tím podchodem, jaký Ti připadá?

Podchodem chodím jenom ve dne. Já se tam bojím. Je strašně hnusnej. A hlavně hrozně lidí tam taky přepadávají, jako že je to fakt nebezpečný. Právě asi tři sousedky z toho místa, kde jsem bydlela předtím, u táty, tak tam přepadli, normálně přes den a ukradli jim kabelku. Já spíš chodím tím nadchodem, tím co je na Vyšehradě. Pak se dá ještě podejít dálnice jakoby z Paloučku na Pražského povstání, tam je takový průjezd, silnice a koleje.

A když takhle vyjdeš z domu a jdeš na metro, jaká pro Tebe je ta cesta? Líbí se Ti, máš ji ráda nebo je to pro Tebe jen každodenní nutnost, nebo Tě třeba štvě?

Já když vyjdu, tak je to v pohodě, protože jsem v hezké ulici. Pak se ještě kouknu doleva, tam vidím věžičky kostela na Vyšehradě, to je dobré. No a pak podcházím hotel a to je nechutný. A ještě pod tím hotelem je pumpa a to je úplně nechutný tohle místo, to vůbec nechápu. A jako zlepšili to tím, že na střechu té pumpy udělali takový záhonek, takovou travičku. No a pak jdu dál a tam je obrovské Kongresové centrum, které je vlastně taky taková docela hranice tam debilní, že furt to musíš obcházet a pro mě je to strašně nepříjemné, já si vždycky říkám, tyjo já to zas musím obcházet, když jdu z domova, a říkám si kdyby tady byl park nebo něco, tak je to mnohem lepší. No a pak už jsem u metra a to už je metro prostě.

Napadá Tě tohle pravidelně, když jdeš tu cestu, anebo jsi na to už zvyklá, a když se Tě na to přímo někdo nezeptá tak to neřešíš?

Tohle mě napadá pravidelně. Hlavně s tím Kongresáčem, to mě tam úplně straší, protože všichni lidi, co chodí z metra a bydlí na téhle straně metra, tak ho musí obejít, to je prostě kolos. A pak ještě lidi, co bydlí směrem k Pražského povstání, tak tam mají vlastně ještě jednu lávku nad nájezdem. Což my nemáme, ale máme tam zase tu pumpu. Takže to jsou dvě hrozitánské věci tam.

Jak vnímáš prostranství, které se jmenuje Pankrácké náměstí?

Já bych chtěla, aby se tam dalo normálně chodit. Protože mám spoustu věcí na druhé straně a když spěchám, tak to přecházím a je to strašně nebezpečný.

Já na to koukala, tam se s tím lidí moc nemažou a normálně to přechází.

Tak protože hodně lidí chodí tam na druhou stranu směrem na Palouček, protože tam jsou další věci jako restaurace a škola a tak. Takže tam jsou normálně vyšlapané cestičky a lidi tam chodí. Já třeba jsem se tam bála chodit, ale teď prostě když spěchám, tak se s tím taky nemažu a přejdu to, ale prostě se bojím, tam musíš úplně utíkat, protože tam je sjezd z dálnice. Vnímám to jako sjezd z dálnice, jako velký kruháč, což je sice dopravně super, když tam jedu autem ale jinak je to pro mě dost debilní. A je těžké se tam tomu nějak vyhnout, já to musím vlastně celé obejít a jít tím hnusným podchodem anebo jít nadchodem, který je až u metra.

Napadá Tě nějaké konkrétní řešení, co by se tam s tím prostorem Pankráckého náměstí dalo dělat. Co bys chtěla, aby tam bylo?

No, konkrétní řešení mě napadá – tam by se dalo podle mě udělat náměstí, a třeba klidně i ten kruháč, ale kterej by byl přístupnej pro chodce. Což se dá, ne snad? Prostě, že by to bylo náměstí, kde by mohla být i auta i chodci.

Vadí Ti mimoúrovňovost toho terénu? Myslím to, že je tam několik rovin, které musíš překonávat nebo minimálně vnímat, jako např. lávka nad náměstím, podchod pod magistrálou, nadchod u metra, podjezd na náměstí, pumpa pod hotelem a tak.

No jasně že vadí. Hlavně když tam chodíš často, když se potřebuješ často dostat z jedné strany na druhou, tak mě už to pak úplně sere. A říkám si, kdyby tady nebyla ta dálnice, tak by mi to k tátovi trvalo tři minuty, jako to je vzdušnou čarou asi 200 metrů! A takhle mi to trvá věky, protože musím právě dojít, na to místo, kde se to přechází, a zase sejít zpátky a vlastně si zajdu dvakrát tolik.

A vadí Ti spíš to, že si zajdeš a že Ti to zabere víc času nebo to, že u toho máš nepříjemné pocity?

Obojí asi.

A kdybys měla říct, co je pro tebe podstatnější? Ono to možná úplně nejde, ale já se stejně zkusím zeptat – jestli Ti víc záleží na tom, abys ty každodenní trasy, které musíš ujít pěšky, měla rychle za sebou a nemusela pořád nahoru dolů, nadchod, podchod atd., prostě aby byly bezpečné a rychlé – anebo spíš abys na nich neměla nepříjemné pocity, že to je vlastně nějaké nepřirozené prostředí, divné, ošklivé.

Tak asi ten čas, protože pro mě už to prostředí přirozené v zásadě je. A neřeším tak úplně, když jdu někam za účelem tam dojít, tak neřeším jestli jdu parkem nebo... Já už to prostě tak nevnímám, mně už to přijde normální, že to tam je. Ale vadí mi ten čas. A hlavně mi vadí, že ta cesta, kterou chodím často a pravidelně, je pořád ta jedna stejná, že musím vlastně chodit furt stejnou cestou.

Že si nemůžeš vybrat kudy jít?

Vůbec. Teda když jdu k tátovi, tak mám dvě možnosti – podchod kde se bojím anebo nadchod, což je pro mě fakt zacházka.

Nakupuješ si v těch malých obchodech v ulici Na Pankráci anebo třeba cestou z centra někde v supermarketu?

Když na to mám čas, tak je pro mě příjemný se projít tou ulicí a stavět se třeba v té pekárničce, ta je úplně boží. To třeba udělám tak, že když jedu z centra, tak přejeďu jednu stanici metrem na Pražského povstání, tam nakoupím v Tescu takové ty hlavní věci a pak se projdu zpátky a cestou si dokoupím nějaké dobrůtky.

Napadne Tě někdy se projít přes Nuselák?

Ne, to mě teda nenapadne.

A proč?

Protože je to tam hnusný. Já se tam necítím bezpečně. Ty svodidla, co tam jsou, to je prostě sranda. Teda ono se tam teď jezdí tou padesátkou, tak je to lepší, ale předtím se tam jezdilo stovkou, stodvacítkou, to jsem se tam fakt bála. Navíc ta příchodová cesta z centra, od Ípáku, ta je strašně hnusná, to je takovej ten divnej park, kde nikdo není, opuštěnej. Já tam jdu jenom v noci, když jdu s někým a když náhodou nestihnu noční bus. Ale sama bych přes Nuselák nešla, asi ani ve dne.

A kdyby ten most byl upravený tak, aby se tam dalo příjemně a bezpečně chodit, tak bys měla chuť někdy po něm chodit? Napadá Tě někdy taková možnost?

Tak to jo, kdyby to tam bylo takhle upravený, tak bych tam chodila.

Když jsem se ptala pár lidí na ulici, tak mě překvapilo, že hodně z nich vlastně ta magistrála tam vůbec nevdá, že jsou na to už tak zvyklí anebo s ní nepřijdou moc do kontaktu, že jim na tom nepřijde nic divného. Čím myslíš, že se ty sama lišíš od těchhle lidí v tom, že si uvědomuješ problematičnost té dálniční tepny dělící tu obytnou čtvrť?

Hele nevím. Možná to je tím, že jsem bydlela na jedný I na druhý straně a musím tam prostě chodit přes tu dálnici, pořád. A možná to je taky tím, že se pohybuju po dost dlouhém úseku té magistrály, že kolem ní vlastně docela žiju. A že ostatní lidi podle mě tam možná jenom bydlí a jezdí odtud do práce jinam. Nevím.

Funguje tam u vás trochu sousedský život, že se třeba zdravíte na ulici a prohodíte pár slov?

Ne, vůbec.

Zdravíte se jenom na chodbě vlastního baráku?

No.

A bavíte se třeba občas se sousedy o některých věcech nebo událostech týkajících se vaší čtvrti? Třeba, že potkáš paní z pekárny támhle za rohem a prohodíte třeba – No jo, to teď dobře zavedli tady tu padesátku, co myslíte? No to víte, ale na Pražského povstání prý mají zas něco nového stavět – nebo tak podobně...

Ne. Teda vlastně s paní z večerky anebo s pejskařema při venčení se občas trochu bavím, ale ty se o takových věcech vůbec nebaví.

Takže myslíš, že ti lidé tady se zajímají tak maximálně o svou ulici a nikam dál moc nekoukají?

Hm, to je možné. Myslím, že lidi, co bydlí přímo na té magistrále, tak že budou nespokojení. Tam že to bude jiné. Já myslím, že tam u nás to Podolí to dost kompenzuje, že si můžeš zajít na procházku a je to v pohodě. Ti lidé co jsou u té magistrály, tak oni nemají co, oni můžou jít buď rovně rovně anebo tam dozadu, jakoby k policajtům, ale ta lokalita tam dolů taky není úplně super, ty Nusle to taky není žádná sláva. Myslím, že ta naše strana je lepší.

Co Ti nejvíc vadilo, když jsi bydlela přímo na magistrále?

Vadilo mi, že musím chodit kolem těch aut, bez toho aniž by tam byla nějaká zábrana.

Takže bys ocenila, kdyby tam byla třeba svodidla kolem chodníků?

Třeba. Jako je to hnusný jo, ale prostě já jsem se fakt necítila nikdy bezpečně a lidi tam jezdili jak blázni. Teď jak je tam ta padesátka, tak už je to lepší, že nemáš pocit ohrožení. Ale když jsem chodila dřív, tak dva metry ode mě jelo auto a jelo třeba 140. Pak mi vadil ten podchod a to, jak se musí všechno obcházet. Pak když jsme měli psa, tak tam v zásadě máš jediný místo, kam můžeš jít toho psa vyvenčit.

Kam?

Za náš bývalý dům, tam u policajtů je takovej pláčeček.

Vadilo Ti něco přímo doma, vevnitř v bytě? Hluk, výfukové plyny...

Výfukové plyny ne, protože jsme byli vysoko. Ale hluk hodně. To nešlo spát s otevřeným oknem, vůbec. A taky je tam hodně velká míra osvětlení. Jednu dobu nám přímo do ložnice rodičů svítily billboardy z druhé strany, takže ty si zhasneš a máš tam jak ve dne, šílený. Oni si museli pořídit takové ty dřevěné žaluzie, že se to prostě zasune celý, protože normální žaluzie, záclony, to vůbec nepomáhá. Takže osvětlení a hluk fakt brutál.

Napadlo vás někdy, když to bylo takhle hrozné, že byste se odstěhovali?

Hm, jo.

A jakto, že jste tam teda tak dlouho vydrželi?

Protože, tam jsou zase pozitiva v tom, že fakt do centra se dostaneš strašně rychle. A to místo je relativně bezpečné, že to není jako Nusle před dvaceti lety. Možná tím, že tam v zásadě nikdo nechodí... Ale hlavně, že ta dopravní dostupnost je dost dobrá.

Takže to vyváží všechny tyhle záporny?

No, jako pro lidi, který jsou mladý jako já a nemají rodinu, tak podle mě jo. Třeba bratrovi se teď narodilo dítě, a tak to hodně řeší, že se chce odstěhovat. Protože to je prostě mazec, ty nemůžeš s tím dítětem vylézt ven, aby ono nečuchalo ty smrady. A jako teď už fakt s tou rychlostí je to tam lepší, ale když já jsem byla malá, tak mě tam rodiče takhle drželi za ruku jen abych neodešla od auta třeba, protože tam to prostě bylo všum všum všum!

Když sis vybírala nové bydlení, tak sis stejně vybrala tuhle lokalitu u té magistrály?

Co se Ti tu líbí, teda kromě té dobré dostupnosti, což je takový pragmatický důvod?

Máš k tomu místu citový vztah?

Tak to asi mám, protože jsem tam vyrůstala, že jo. A taky jsem chtěla být blízko lidem z rodiny. Ale měla jsem i jiná místa, měla jsem Dejvice, Vinohrady, Vršovice. A co mě přesvědčilo? Hm, asi to místo Mikuláše z Husi je takové jiné, to není jako na druhé straně. Já mám pocit, že ta magistrála to rozděluje, že ta strana k Nuslím je taková horší lokalita. Ještě vzhledem k tomu, že taky Nusle, Palouček a tak, to dřív bylo cikánské gheto, dneska už je to v pohodě, ale stejně. Na druhé straně je to takové prestižnější. Ale zato tam máme ty nechutnosti jako Kongresáč a ten hotel. Mně se prostě líbilo v té ulici. A taky se mi líbí, že v tom Podolí je to fakt hezké, když jdu na vycházku tak jdu do Podolí nebo na Vyšehrad a mám to kousek.

A nenapadlo Tě si najít bydlení v Podolí?

Napadlo. Ale tam je to zase dražší, o dost. Tady je to taková hranice, kdy je to cenově ještě docela dostupné a máš na jedné straně prásárnu, ale na druhé straně je to hezké. A já jsem ten byt koupila ne proto, že tam budu žít celý život, že tam budu vychovávat děti, ale protože až tam nebudu chtít bydlet, tak ho podle mě dobře pronajmu, třeba mladý člověk jako já to fakt ocení, že to je dvě zastávky od Muzea.

Takže ta magistrála vlastně nakonec není tak hrozná?

Že tedy asi lidi neřeknou, ježišmarjá, odstěhoval bych se hned, kdybych na to měl?

No, to ne. Ta naše ulice je trošku mimo vliv té magistrály. Ale lidé, kteří tam třeba bydlí na té dálnici přímo a mají děti, tak ti to řeknou podle mě.

Vnímáš to teda spíš tak, že ta magistrála si prostě někudy jede a tam je hrozná, blbá a nebezpečná, ale ty okolní klidnější uličky už vlastně skoro neovlivňuje?

Ovlivňuje, právě tu komunikaci mezi dvěma stranami té bariéry. Ale myslím, že pokud to máš tak, že se pohybuješ na jedné straně dálnice a nemusíš ji každodenně přecházet, tak jsi v pohodě. Jen prostě nemůžeš chtít jít do centra pěšky no, to máš smůlu.

Kdyby ses odstěhovala jinam, co by Ti chybělo, po čem by se Ti stýskalo?

Po Vyšehradě určitě. I po tom Podolí, po těch vilkách. A chyběla by mi ta dobrá dopravní dostupnost. Tady je to fakt hrozně pohodlné.

Moc Ti děkuju za rozhovor!

4.2 Přepis kvalitativního rozhovoru 2

muž, 36 let, právník, ulice 5. května (29.10.2012)

Jak se Ti tady bydlí, tak nějak celkově?

Já tu bydlím poměrně dlouho. Jako studentské bydlení to bylo úplně supr. Teď s rodinou bych si vybral jiné místo, no. Akorát samozřejmě to je komplikace se stěhováním, s financemi atakdale. Takže zase jako musím přiznat, že tady mám dobrý levný bydlení. Ta dálnice to samozřejmě ovlivňuje jenom kvalitu toho bydlení v širším kontextu. Ale pro výchovu toho dítěte je to na pytel, že jo. Jako na kterékoli jiné dopravní tepně v Praze, si myslím.

Takže když jsi byl sám, bez rodiny, tak to bylo super a nic Ti tu nevadilo?

No. Tak mám tu blízko bratra, sestru, tátu, takže se tu člověk s nimi setkává, to je fajn, a to pořád platí samozřejmě, ale spíš si říkám, že pro toho Matesa, až bude starší, tak co tady. Teď když chodí s námi, tak je to celkem jedno, tak vyjdem před barák a nějakým směrem prostě vyjdem. Ale já jsem byl zvyklý dole v Michli, i když to taky nebylo žádné nóbl bydlení, tak jsme měli hned Kapitol a Bohdalec, takže od první třídy jsem normálně chodil sám ven a blblul jsem někde po lese.

Tys tedy nevyrostl přímo tady?

Ne, mně bylo asi třináct, když jsme se sem přistěhovali.

A tehdy Ti ta dálnice nějak vadila anebo Ti to nepřišlo?

To jsem asi neřešil vůbec. V té Michli byl taky bordel, tam byl možná větší bordel než tady, tam jezdily tramvaje, byly tam zastávky autobusů, tady je to spíš takový šumot. A tam to možná i víc smrdělo v tom dolíčku, tady to profukuje na tom kopci, takže tady to zas tak hrozný není.

Takže vlastně všechno v pohodě, akorát jakmile přijde dítě, tak je to blbý?

No, tak dokázal bych si vymyslet lepší místo na bydlení, nám se se ženou třeba líbí tam směrem na Českou televizi, Děkanka a tak, tam je to fajn, člověk to má taky pět minut na metro a přitom je v pohodě. Ale tam jsem koukal, že to je skoro nejdražší v Praze.

Hele a jak se to přechází ta dálnice, je to problém?

Není. My chodíme podchodem, což je padesát metrů od baráku, to není daleko. A hlavně my tady ilegálně podcházíme, tam jak je nájezd na dálnici (*Pankrácké náměstí – pzn.*).

Není to nebezpečné?

Tak asi je, no. Ale je to padesát metrů od toho podchodu, takže zase vymlouvat se na to, že tady přecházím ilegálně, protože tu není kde přejít – jako je, můžu jít podchodem nebo metrem a mám to obojí do sto metrů od baráku. Prostě když je někde nějaká hlavní silnice, tak ty přechody taky nebývají blíž k sobě, to máš taky po sto metrech přechod, takže když bydlíš mezi nima, tak si zkrátka můžeš vybrat, jestli to nějak přeskákat anebo si dojít těch padesát metrů k přechodu. A ono taky většinou člověk míří tam nebo tam, takže to má při cestě...

Vy tedy tu dálnici přecházíte denně?

Jo.

Jak Ti přijde ten podchod?

Podchod je hnusnej, no. Teď ho opravovali a udělali z hnusnýho ještě hnusnější. Graffiti'áci to tam opravdu vyzdobili, a ta oprava toho podchodu spočívala v tom, že sundali ty graffiti.

A přijde Ti bezpečný?

To zase jo, on je spíš takový vlhko-hnusný, ale on je na takovém docela frekventovaném místě, tak že by se tam někde schoval nějaký úchyl nebo že by tam lidi dostávali přes hubu, to jsem neslyšel.

Napadne Tě někdy, že bys chtěl, aby místo podchodů a nadchodů tu byly normální přechody pro chodce v jedné úrovni, se semaforem pro auta?

Nemyslím si, že to má nevýhody oproti klasickým přechodům, aspoň nemusíš čekat na semaforu dvě minuty a auta ti přitom nesmrdí do nosu. A ta lávka u metra je spíš taková vyhlídková cesta. Nejvíc co mi tady vadí, je Palác kultury, ale ten nesouvisí s dálnicí a ten asi taky nikdo nezbourá. Je hnusnej, obří a zaclání nám výhled na Prahu.

Vadí Ti ve vaší ulici reklamy?

Hodně. To je jediné, kdy jsem se opravdu chtěl bouřit, že mě skutečně štvala ta idea, co si to tady zas vymysleli ti pitomci, když přímo proti nám ten barák si nechal dát normálně přes okna obrovské plátno s reklamou a nasvítily to neónama. To jsem si říkal, že načtu materiály a půjdu je mlátit paragrafama po hlavě. Ale nakonec jsem se na to vykašlal, protože toho práva mám dost v práci.

Je tu nějaké místní občanské sdružení nebo aktivita, která by takové věci řešila?

Já vím jen o tom nahoře na Budějovické, ti byli hodně akční (o. s. *Občané postižení Severojižní magistrálou – pzn.*). Tady přímo o ničem nevím.

Bavíte se trochu se sousedy z ulice nebo se jen zdravíte na chodbě vlastního baráku?

Ne, se neznáme. Znáám tady z místních jen pár lidí z hospody. A to zrovna není typ lidí, kteří by se o to zajímali. I když někteří jsou zajímaví tím, že pamatují, když tu ještě nebyla dálnice ani most, tak to jsou tak trochu patrioti a vzpomínají na staré dobré časy, ale že by to byli nějakí aktivisté to ne, to jsou spíš trošku alkoholici. A u nás v baráku ty byty často pronajímají, takže tam je velká fluktuace lidí, v některých patrech ani nevím, kdo bydlí.

Co by Ti chybělo, kdyby ses odstěhoval?

Tak já jsem taková konzerva, já mám rád svoje známé prostředí, takže to by mi asi chybělo, asi bych si těžko zvykal někde jinde.

Co vnímáš, co se týče ovzduší a prachu?

Ty baráky tady jsou dost špinavé, fasády se tady od revoluce měnily třeba i dvakrát a stejně je to taková špinavá cesta. To vidím pravidelně, i když uklízíme, ty okna zvenku a parapety jsou hned pěkně špinavé. To si člověk pak uvědomí, co na něj padá, když větrá.

Takže pocit, když otevřeš okno, je, že to není úplně čerstvý vzduch?

No, já to necítím, mně to nesmrdí. Ale to si myslím, že je i tím, že jsme v té Praze už zdegenerovaní. Když jsem nedávno přijel po týdnu z Bílých Karpat, tak jsem si samozřejmě už na Hlaváku říkal, ježiš co to zas je, a normálně tě to vůbec nenapadne.

Jak je to s hlukem?

Když máš kvalitní zavřená okna, tak to slyšet není, aspoň u nás ve čtvrtém patře. Možná že v té Michli to bylo i horší s hlukem. Já spíš myslím, že horší může být pro někoho možná to světlo, že prostě pořád vidíš, i v noci když máš zhasnuto. Ale já jsem zvyklý, tak mi to nevadí.

Jaké pocity máš spojené s každodenními cestami z metra a na metro, do práce nebo když jdete s Matýskem na procházku?

Tak já jsem na ně zvyklý, že jo. Ne že bych se na to těšil, ale zas ne že by mě to nějak frustrovalo. A Mates tím, že je odtud, tak se rád kouká na auta, nákladáky, metro.. a když ho vezmem do lesa, tak se tam nudí..

Jak je to tu se zelení, máte tu kam zajít, kromě Vyšehradu i někam poblíž, když chceš jen tak na chvilku?

To tu není tak hrozné. Tak zase je to město že jo, tak to člověk asi nemůže mít úplně před barákem, nebo když má tak má, ale... Tam je dole pod Paloučkem na Tábořské takový parčík a dětské hřiště, tam chodíme hlavně dopoledne, tak na hodinku si pohrát. A tady u gymnázia by prý mělo být veřejně přístupné hřiště, tak tam třeba až bude větší, tak bude moct jít klukama si začutat nebo tak, snad... Pak dál je tu ten Vyšehrad, Jezerka ještě dál, dole pod mostem Folimanka... Kdyby člověk nebydlel přímo na té dálnici, tak co se týče té zeleně, tak si myslím, že to tu vůbec není tak hrozné.

Vnímáš to tu jako bezpečné místo?

To myslím, že se zlepšilo tím snížením rychlosti. Oni tady lidi dost bourali. Máma dostala k padesátinám auto a za dva dny ho měla narašplované u baráku. Protože ti řidiči si mysleli, že to tady můžou kulit po té dálnici a občas sestřelovali ty auta zaparkovaná u chodníku a i je tak odhazovali na ten chodník, což samozřejmě bylo nebezpečné i pro ty chodce.

A jak se to vlastně stalo, že tu zavedli tu padesátku, to přišlo ze zastupitelstva nebo se lidi nějak bouřili?

Tak oni říkali, že je to kvůli tomu hluku no. A nevím, jestli tam hrálo roli to, že nahoře na té Budějovické tamta občanská aktivita se soudila a ten soud vyhrála. Ale já si myslím, že z hlediska toho hluku je to v podstatě šumák, spíš z hlediska té bezpečnosti.

Napadne Tě někdy projít se přes Nuselák?

Jo. Málo, ale někdy chodím.

A je to příjemná procházka?

Není, není. Ten chodník je tam úzký, a jezdí tam lidi na kole, což je dost nepříjemné. Napadlo mě, že kdyby to třeba bylo jedním směrem jen pro chodce a na druhé straně zas jen pro cyklisty, že by to bylo lepší. Víím, že žena s Matesem malým občas chodila přes most, protože neutáhla kočárek do metra, tak šla radši přes most.

Ono to tady celkově vlastně není moc bezbariérové, vid'?

No, jsme tu sice přímo u Jedličkárny a přitom dostat se tu někam s vozíkem nebo i kočárkem je vlastně dost složité.

Co si myslíš o možnosti, že by v té vaší ulici byly místo tří a tří pruhů pro auta jen dva a dva a mezi tím středový pruh pro chodce a kola lemovaný stromy?

Hele já jsem vůči omezování provozu tady na té dálnici skeptický. Ono když to zúží, tak to bude furt zacpané, hluk bude furt stejný, smrad bude trochu menší, protože bude místo ze zacpaných tří pruhů ze zacpaných dvou pruhů. Ale bordel to bude furt, protože když tady holt jednou soudruzi vymysleli hlavní tepnu severojižní magistrálu prostředkem města, tak prostě to chlapci posrali no, ale co teď s tím.

No to se jim sice nepovedlo, ale to přece neznamená, že to tak musí zůstat na věky věků?

No právě, já myslím, že to by ji museli jedině zbourat. Nějaké úpravy to podle mě moc neřeší. Takhle to bude vždycky, vždycky to tu bude hlavní spojka, i když bude třeba interní ve městě. Ale já bych třeba nechtěl bydlet na Vinohradské, myslím si, že procházka po chodníku po Vinohradské je stejně hnusná, jako tady po té ulici. Ještě tam navíc jsou semaforey, tak to je horší. A já tu dálnici stejně nevnímám jako nějakou spojku pro chodce. Zkrátka bohužel je to tady nejširší komunikace a vždycky bude. A i když tam budou dva pruhy místo tří, tak já se po tom mostě stejně nepůjdu projít, jako že supr procházka, hezký výhled. Prostě půjdu jinudy, protože to vždycky bude příjemnější. Pokud tady tu dálnici nezruší, tak vždycky bude příjemnější se projít ulicí Na Pankráci nebo Marie Cibulkové nebo Petra Rezka a přes Palouček.

Takže si myslíš, že ta idea humanizace magistrály, ve smyslu její úpravy na komunikaci, kde budou vedle sebe přiměřeným způsobem existovat i chodci i auta, není úplně smysluplná?

Já si myslím, že ten problém, který já s ní mám, to nevyřeší. Podle mě je to zkrátka nejblbější ulice na bydlení tady v tom okolí. Ale samozřejmě asi by bylo fajn, kdyby to tu bylo hezčí, kdyby to i zvenčí vypadalo líp, i pro ty lidi, co tu projíždí. Ale tahle ulice tu bude na bydlení stejně pořád nejblbější. Já se nerad procházím, tam kde jezdí hodně aut a tady budou vždycky. Pokud to prostě nepředělají na pěší zónu, což by sice bylo hezké, ale není to reálné.

Jezdíš někdy do města autem?

Já jsem autem do centra v životě nezajel, protože mi to přijde jako úplná ptákovina. Myslím si, že místní lidi do toho centra autem moc nejezdí.

Ale zároveň musí trpět to, že tam každodenně jezdí ti ostatní?

Hm.

Co občanská vybavenost tady, jak je to tu s obchody, školami, školkami atd?

Tak nakupujeme úplně jednoduše, jsou tu i večerky, takže to je dobré. Se školkama je to na pytel, ale to si myslím, že je právě všude.

Kdybys měl říct jednu, dvě věci, které bys chtěl změnit, aby se Ti tady dobře s rodinou bydlelo?

Těžko říct no. Přijde mně, že by se mi tady asi bydlelo dobře, kdyby tady ta dálnice nebyla, ale to není reálné. Líbila by se mi třeba alej stromů. Ale stejně by to nevyřešilo můj problém. Já spíš bych uvažoval o tom vystěhovat se z Prahy.

Takže rozdíl dálnice a hlavní městská ulice pro Tebe moc nehraje roli?

Právě moc ne no.

Moc Ti děkuju za rozhovor!